

**AKTSOMHETSVURDERINGEN I STRAFFLOVEN § 239
OG VEGTRAFIKKLOVEN §§ 31 jf 3**

Kandidatnummer:278

Veileder: Statsadvokat Bjørn K. Soknes

Leveringsfrist: 25.11.2005

Til sammen 17854 ord

27.04.2006

Innholdsfortegnelse

<u>1</u>	<u>INNLEDNING</u>	<u>1</u>
1.1	Valget av problemstilling	1
1.2	Problemstilling	1
1.3	Avgrensning	2
<u>2</u>	<u>STRAFFBARHETSBETINGELSEN</u>	<u>3</u>
2.1	Lovhjemmelsvilkåret	3
2.2	Vilkåret om tilregnelighet	3
2.3	Vilkåret om straffefrihetsgrunner	3
2.4	Skyldvilkåret	3
2.4.1	Forsett	4
<u>3</u>	<u>UAKTSOMHET</u>	<u>6</u>
3.1	Skille sivil- og strafferett	6
3.2	Den straffrettslige uaktsomhet	7
3.3	Klassifisering etter grovhet	8
3.4	Klassifisering etter bevissthet	8
3.4.1	Bevisst uaktsomhet	9
3.4.2	Ubevisst uaktsomhet	9

3.5	Øvre og nedre grense for straffbar uaktsomhet	9
3.5.1	Øvre grense	9
3.5.2	Nedre grense	10
3.6	Hvordan uaktsomhet vurderes	11
3.6.1	Den objektive norm	11
3.6.2	Den subjektive norm	12
3.7	Hva uaktsomheten må omfatte	13
3.8	Årskassammenheng	14
<u>4</u>	<u>KRONOLOGISK OVERSIKT OVER RELEVANTE LOVENDRINGER</u>	<u>15</u>
4.1	Materielle endringer Straffeloven § 239	15
4.1	Straffeprosessuelle endringer	15
4.3	Endringer Vegtrafikkloven §§ 3 og 31 1.ledd	16
<u>5</u>	<u>AKTSOMHETSKRAVET STRAFFELOVEN § 239</u>	<u>16</u>
5.1	Objektive gjerningsinnhold	16
5.2	Hva må uaktsomheten omfatte	17
5.3	Årsakssammenheng	18
5.4	Medvirkning	19
5.5	Aktsomhetskravet	21
5.5.1	Historikk - aktsomhetsnormens utvikling i nyere tid	21
5.5.1.1	Rettsstilstanden før 1988	21
5.5.1.2	Rettsstilstanden 1988-2001	22
5.5.2	Innholdet av aktsomhetskravet	25
5.5.2.1	Øvre grense	25

5.5.2.2	Nedre grense	26
6	<u>AKTSOMHETSKRAVET VEGTRAFIKKLOVEN §§ 31 JF 3</u>	28
6.1	Objektive gjerningsinnhold	28
6.2	Hva må uaktsomheten omfatte	29
6.3	Årsakssammenheng	29
6.4	Medvirkning	29
6.5	Aktsomhetskravet	30
6.5.1	Innholdet av aktsomhetskravet	30
6.5.2	Innholdet av de krav til aktsomhet § 3 presiserer	31
6.5.2.1	Hensynsfullt	31
6.5.2.2	Aktpågivende	32
6.5.2.3	Varsomt	32
6.5.3	Øvre og nedre grense	32
6.5.3.1	Øvre grense	32
6.5.3.2	Nedre grense	33
7	<u>DEN KONKRETE SKYLDGRADEN I STRL § 239 SAMMENLIGNET MED VTRL § 3</u>	34
7.1	Den objektive norm for uaktsomhet	34
7.1.1	Tidsperspektivet	34
7.1.2	Mulighet til å bli oppmerksom på forholdet	34
7.1.3	Vikeplikt	35
7.1.3.1	Påkjørsel i fotgjengerovergang	35
7.1.3.2	Rygging	36
7.1.3.3	Veikryss	37
7.1.4	Forbikjøring	38

7.1.5	Ytre forhold	39
7.1.6	Den skadelidtes handling	40
7.1.6.1	Upåregnelig	40
7.1.6.2	Ulovlig	43
7.1.7	Bilens hastighet	43
7.1.8	Forhold ved bilen	45
7.1.8.1	Teknisk svikt	45
7.1.8.2	Bilens farepotensial	45
7.1.9	Yrkessjåfører	46
7.2	Den subjektive norm for uaktsomhet	46
7.2.1	Tiltaltes kjennskap til området	46
7.2.2	Oppmerksomhet	47
7.2.3	Aksept av risiko	50
7.2.4	Føreren har vært påvirket av rusmidler	52
7.2.5	Føreren sovner	53
7.2.6	Sykdom, nedsatt førlighet, alder	53
7.2.7	Kjøreerfaring	54
<u>8</u>	<u>STRAFFEUTMÅLING</u>	<u>55</u>
<u>9</u>	<u>KONKLUSJON</u>	<u>59</u>
<u>10</u>	<u>LITTERATURLISTE</u>	<u>61</u>

1 Innledning

1.1 Valget av problemstilling

Grunnen til at jeg valgte denne problemstillingen er den viktighet disse straffebud har i samfunnslivet. Både på bakgrunn av det nyttehensyn bilen besørger og det store antall borgere som potensielt kan komme i kontakt med de straffebud problemstillingen dreier seg om. De som vanligvis ikke ville hatt kontakt med straffesystemet kan lett komme i en posisjon der de får det.

1.2 Problemstilling

Med aktsomhetsvurdering mener jeg her hvilken grad av bebreidelse domstolene skal legge til grunn når de avgjør om en persons handling er straffbar etter Straffeloven § 239 og Vegtrafikkloven § 3. Primær lovene vil være Straffeloven av 22.mai 1902 nr 10 og Vegtrafikkloven av 18.juni 1965 nr 4.

Grunnen til at det blir en vurdering av begge disse straffebudene er at de ligger i idealkonkurrens. Med dette menes at gjerningspersonen ved samme handling kan bryte begge straffebud, og tiltales for begge¹.

Ved begynnelsen av besvarelsen søker jeg å sette problemstillingen inn i en strafferettslig sammenheng. Deretter gjøres det rede for det objektive gjerningsinnhold i de to straffebudene. Vekten under denne drøftelsen vil særlig bli lagt på kravet om årsakssammenheng og medvirkningsansvaret.

¹ Det vil være en betingelse at påtalemyndighetene har tatt ut tiltale etter begge jf Straffeprosessloven § 38 Se Rt 1980 s.360

Hoveddrøftelsen vil dreie seg om det aktsomhetskrav som stilles i Straffeloven § 239 og Vegtrafikkloven § 3. Hvor jeg søker å besvare både hvilken aktsomhetsnorm som kreves etter disse straffebud og se på sammenhengen mellom de. En slik drøftelse ville bli uhensiktsmessig uten å se på de enkelte momenter som spiller inn ved bedømmelsen av aktsomhetsnormen. En generell drøftelse ville ikke kunne gi noe tilfredsstillende svar på hva som er den faktiske aktsomhetsnorm. Dette er grunnen til den vekt drøftelsen av disse momentene har fått i besvarelsen.

Det vil også bli sagt noe om straffeutmålingen i forhold til disse straffebud. Med særlig vekt på Straffeloven § 239. Utgangspunktet er å ta opp enkelte temaer som jeg anser relevante i forhold problemstillingen, som ikke kunne drøftes under de andre avsnittene.

1.3 Avgrensninger

Ved en besvarelse av alle de rettsspørsmål denne problemstillingen kunne reist ville oppgaven måtte hatt en helt annen rekkevidde. Målet er å besvare de spørsmål jeg har vist til under problemstillingen. Drøftelsen begrenses altså til disse.

Jeg finner det nødvendig å presisere at det ved drøftelsen av aktsomhetsbedømmelsen i Straffeloven § 239 vil bli tatt utgangspunkt i de tilfeller der det uaktsomme drapet er forårsaket ved bilkjøring. Selv om Straffeloven § 239 dekker alle former for uaktsomt drap er de som oftest forårsaket ved bilkjøring.

Ved aktsomhetsbedømmelsen av Vegtrafikkloven § 3 vil det kun være 1.ledd som behandles.

2 Straffbarhetsbetingelsene

2.1 Vilåret om lovhjemmel

Kjernen i dette vilåret er legalitetsprinsippet. Myndighetene skal ikke kunne gjøre inngrepen i borgernes frihet, uten at dette er hjemlet i lov. For at en person skal kunne dømmes for et forhold må det foreligge en straffebestemmelse som gjør handlingen ulovlig. Grunnloven² § 96 1.punktum slår fast:

” Ingen kan dømmes uden efter Lov eller straffes uden efter Dom ”

2.2 Vilåret om tilregnelighet

Personlige forutsetninger, alder eller sjelelig sunnhet, ved en person, kan føre til at samfunnet ikke har ansett det rimelig å bebyrde personen med straff. Dette vil være tilfelle hvis gjerningsmannen er under 15 år³, er bevisstløs eller psykotisk i gjerningsøyeblikket⁴ eller er sterkt psykisk utviklingshemmet⁵.

2.3 Vilåret om at det ikke foreligger straffefrihetsgrunner

Det kan oppstå situasjoner der det vil være rimelig å anse en ellers straffbar handling, som straffri. De typiske eksempler vil være Straffeloven § 47 om nødrett og § 48 om nødverge. Nødrett kan for eksempel tenkes der en fører bryter fartsgrensen for å kjøre en hardt såret person til legevakten, mens nødverge for eksempel vil foreligge der en person slår til en annen i selvforsvar mot angrep.

2.4 Vilåret om skyld

Selv om ordet skyld ved bruk i det dagelige liv vil lede tankene mot en etisk og moralsk problemstilling, er ordet i denne sammenheng et juridisk begrep. Forståelsen av hva som ligger i begrepet må altså avgjøres på bakgrunn av juridisk metode. Det betyr ikke det samme som at hva man i samfunnet oppfatter som moralsk oppførsel ikke har innvirkning på når skyld foreligger. Tvert i mot må det utvilsomt være sånn at den alminnelige

² Grunnloven av 17.mai 1814

³ Straffeloven av 22.mai nr 10 1902 § 46

⁴ Straffeloven av 22.mai nr 10 1902 § 44 1.ledd

⁵ Straffeloven av 22.mai nr 10 1902 § 44 2.ledd

oppfattelse vil påvirke lovgiver ved bestemmelsen av hva man skal legge i skyldvilkåret i den enkelte straffebestemmelse.

Kjernen i skyldvilkåret er at det ikke vil være rimelig å straffe en person uten at det foreligger en subjektiv bebreidelse for dennes handling eller unnlatelse. Hvis jeg dreper en person uten at jeg på noen måte kan klandres for hendelsen, skal jeg heller ikke straffes, selv om resultatet er det samme som om jeg med hensikt hadde tatt livet av personen.

Begrunnelsen for skyldvilkåret ligger i de hensyn som danner strafferettens formål. Det ville lett bli oppfattet som urettferdig hvis personer ble straffet for hendelser de ikke kan noe for. Det ville være vanskelig å hevde allmennprevensjon og individualprevensjon hvis personer ble straffet uavhengig av om det forelå subjektiv skyld. En person kan ikke avskrekkes fra å gjenta en ulovlig handling når denne var et uhell. Av samme grunn kan andre innbyggerne vanskelig avskrekkes fra å utføre den samme handlingen. Der gjerningspersonen ikke kan bebreides på grunn av manglende tilregnelighet er, som sett under punkt 2.2, en egen straffbarhetsbetingelse. Skyldvilkåret er en vurdering av om gjerningspersonen visste eller burde visst at handlingen var ulovlig.

Skylden må foreligge i gjerningsøyeblikket. Hvis en person ved et uforskyldt uhell dreper en ubehagelig nabo, som han tidligere ofte har lagt planer om hvordan han skulle kvitte seg med, vil han ikke kunne straffes for dette. Det er enkelte unntak fra regelen om at subjektiv skyld er en betingelse for straff, men jeg vil ikke komme nærmere inn på disse eller de problemstillinger dette vil reise her.

De to ulike formene for skyld er forsett og uaktsomhet. Videre vil forsett kort bli behandlet, før det blir en mer grundig analyse av uaktsomhet under punkt 3.

2.4.1 Forsett

Hovedregelen i straffeloven er at skyldkravet er forsett jf Straffeloven § 40 1.ledd;

” Paa den, der ei har handlet med Forsæt, kommer ikke denne Lovs Straffebestemmelser til Andvendelse, medmindre det udtrykkelig er bestemt eller utvetydig forudsat, at ogsaa den uagtsomme Handling er strafbar ”

Justiskomiteen har gitt sin støtte til følgende legaldefinisjon⁶ i forslag til ny straffelov § 3-9:

” Forsett foreligger når noen

1. handler med hensikt å oppfylle gjerningsbeskrivelsen i straffebudet, eller
2. handler med bevissthet om at handlingen sikkert eller mest sannsynlig oppfyller gjerningsbeskrivelsen i straffebudet.

For forsett kreves det ikke at lovbrysterer er kjent med at handlingen er ulovlig, jf § 3-13.»⁷

Forsett inndeles etter årsaken til at gjerningsmannen utfører den forsettlige handling.

Hensiktsforsett vil foreligge der gjerningsmannen har til hensikt å oppnå den følge som ble et resultat av handlingen. Handlingen er altså basert i et ønske om å oppnå det ulovlige resultat.

Ved visshetsforsett har også gjerningsmannen en vilje til å oppnå det ulovlige resultat.

Forskjellen ligger i at han ved visshetsforsett ikke utfører en handling på grunn av resultatet, men han vil så gjerne utføre handlingen at middelet helliger resultatet.

Sannsynlighetsforsett foreligger der gjerningsmannen ikke vet sikkert at handlingen vil føre til det ulovlige resultat eller ønsker dette, men hvor han finner det overveidende sannsynlig at resultatet vil inntreffe. Hvor grensen går for sannsynlighetsforsett har gjennom rettspraksis blitt ansett å ligge der individet anser det som mer sannsynlig at overtredelsen finner sted, enn ikke. I utkast til ny straffelov støtter justiskomiteen departementets forslag om at grensen for sannsynlighetsforsett anses å forligge der det er ”mest sannsynlig” at resultatet vil inntreffe⁸. Er sannsynligheten for resultatet under denne grensen vil det enten foreligge *dolus eventualis* eller bevisst uaktsomhet.

Dolus eventualis er læren om at selv om det foreligger mindre sannsynlighet enn det som kreves ved sannsynlighetsforsett og følgen ikke var tilsiktet eller ønsket, kan det allikevel

⁶ Definisjon i loven om hvordan et ord i lovteksten skal forstås

⁷ Innst.O.nr.72 (2004-2005)

⁸ Innst.O.nr.72 (2004-2005)

gjerningsmannen ha utvist forsett. Læren om den positive innvilgelse går ut på at gjerningsmannen ville ønsket handlingen foretatt selv om det ulovlige resultat skulle vise seg å inntreffe. Denne læren har vært noe omdiskutert i juridiske teori i forhold til om dette burde høre inn under forsett, men har blitt lagt til grunn i flere høyesterettsavgjørelser⁹. Betingelsen er at det må ha foreligget en bevisst tankegang. Den hypotetisk innvilgelsesteorien¹⁰ ble avvist i Rt 1991 s.600. Justiskomiteen går inn for å beholde dolus eventualis i den nye straffeloven¹¹.

De forslag til legaldefinisjon som foreslås i utkastet til ny straffelov innebærer ikke noen endringer av den forståelse slått fast i praksis.

3 Uaktsomhet

3.1 Skille sivil- og strafferett

Bedømmelsen av uaktsomhet er ulikt begrunnet innenfor sivilretten, typisk erstatningsrett og forsikringsrett, og strafferetten. Innenfor erstatningsretten er det grunnleggende spørsmål hvem det er mest nærliggende å bebyrde skaden. Det blir dermed ikke et spørsmål om uaktsomheten er klanderverdig nok til at en av partene skal stilles ansvarlig. Derimot om hvilken av partene som har bidratt til resultatet og som dermed skal stå ansvarlig for å rette opp i situasjonen. I strafferetten er det derimot ansett å være en grunnleggende forutsetning for straff at det foreligger en straffverdig opptreden. Noe også motivene til straffeloven fremhever¹². Enhver form for uaktsomhet, vil ikke være ønskelig å bebyrde som straffbar. Hensynene bak strafferetten taler for at grensen for straffbar uaktsomhet er

⁹ Rt 1980 s.979, Rt 1991 s.741

¹⁰ Gjerningsmannen har ikke tenkt over følgen. Domstolen stiller opp en hypotetisk situasjon hvor gjerningsmannen har tenkt over følgen og hvis gjerningsmannen da allikevel ville gjennomført handlingen vil det foreligge forsett

¹¹ Innst.O.nr.72 (2004-2005)

¹² S.K.M. 1896 s.62

strengere enn grensen for den erstatningsansvarlige uaktsomheten. På bakgrunn av de bakenforliggende hensyn vil dermed betingelsene for når uaktsomheten skal få konsekvenser være ulike. Det vil kunne være unntak her, ettersom grensen for den straffbare uaktsomheten bedømmes ulikt ved de forskjellige straffebudene¹³, men dette vil være hovedregelen. I den videre drøftelse vil jeg behandle den strafferettslige uaktsomhet.

3.2 Den strafferettslige uaktsomhet

I juridisk teori blir bedømmelsen av straffbar uaktsomhet oppstilt som et spørsmål om det er noe å bebreide personen som har handlet. Justiskomiteen støtter Justisdepartementets forslag til legaldefinisjon av uaktsomhet jf utkast til ny straffebestemmelse § 3-10¹⁴:

” Uaktsomhet foreligger når noen handler i strid med de kravene som må stilles til forsvarlig opptreden på området, med mindre det ut fra vedkommendes personlige forutsetninger ikke er grunnlag for bebreidelse. ”

Som ved de foreslåtte legaldefinisjoner av forsett er dette ikke noen endring av den forståelse av uaktsomhet allerede slått fast i rettspraksis og juridisk teori.

Det er vanskelig å trekke en generell norm for uaktsomhet. Grensen for denne normen vil måtte avgjøres på bakgrunn av det enkelte straffebud. Ved å se på hvilken grovhet som kreves, hvor grensene for den straffbare uaktsomhet skal gå og hvordan man skal bedømme uaktsomhet. Det vil deretter måtte foretas en helhetsvurdering av den konkrete situasjon for å se om det foreligger straffbar uaktsomhet.

¹³ Lovebestemmelser som beskriver den straffbare atferd

¹⁴ Innst.O.nr.72 (2004-2005)

Innstilling fra justiskomiteen om lov om straff (straffeloven)

3.3 Klassifisering etter grovhet

Lovgiver har valgt å stille strengere krav til den handling som skal bebyrdes med straff ved enkelte av straffebudene enn andre. Ved de fleste straffebud hvor skyldgraden er uaktsomhet, stilles det kun krav om ”uaktsomhet”, som for eksempel i straffeloven § 237. Da vil det være tilstrekkelig for overtredelse av aktsomhetsnormen at det foreligger simpel uaktsomhet. Enkelte straffebud stiller imidlertid opp et krav om ”grov uaktsomhet”, som for eksempel Straffeloven § 422. I Rt 1970 s. 1235, som gjaldt tiltale etter dette straffebud, gav Høyesterett følgende formulering av hva som skal anses som grov uaktsomhet:

” Det må foreligge en *kvalifisert klanderverdig opptreden* [min uthv] som foranlediger *sterke bebreidelser* [min uthv] for mangel på aktsomhet ”¹⁵

Ved bedømmelsen av om det foreligger grov eller simpel uaktsomhet vil det altså være klandreverdigheten av handlingen som skiller. En bilfører som er uoppmerksom en kort stund ved å skifte kanal på radio vil ha utvist en mindre klandreverdige oppførsel enn en bilfører som kjører med bind for øynene. Ettersom det er få straffebestemmelser som krever grov uaktsomhet vil de ulike grader av uaktsomhet stort sett ha betydning ved straffutmålingen. Ved at domstolen tar hensyn til grovheten ved reaksjonsfastsettelsen.

Culpa levissima finner jeg ikke nødvendig å behandle.

3.4 Klassifisering etter bevissthet

På tvers av sondringen grov- og simpel uaktsomhet sondres det mellom bevisst og ubevisst uaktsomhet¹⁶. Ved grov og simpel uaktsomhet sondres det mellom grad av klandreverdige oppførsel utvist. Her sondres det mellom om den som utførte handlingen foretok en bevisst avgjørelse eller ikke tenkte over den risiko handlingen skapte. Å bevise hva en person har tenkt eller ikke vil ofte være vanskelig. Begge former for uaktsomhet er uansett straffbare

¹⁵ Denne definisjon er foreslått videreført som legaldefinisjon i Innst.O.nr 72 (2004-2005), med den forskjell at ”kvalifisert” endres til ”svært”.

¹⁶ Rt 1999 s.874

dersom uaktsomheten anses straffverdig. I denne sammenheng menes med dette om bebreidelsen gjør det rimelig å bebyrde handlemåten med straff.

3.4.1 Bevisst uaktsomhet

Bevisst uaktsomhet vil foreligge der gjerningsmannen har tenkt over sin handling. Han er klar over at han tar en risiko, men velger likevel å utføre handlingen. En fører har for eksempel høy hastighet fordi han er sent ute til jobben og håper at det ikke skal komme noen ut i veibanen så raskt at han ikke rekker å stanse. Fører vil ikke nødvendigvis være enig i at han opptrer uaktsomt. Spørsmålet ved bevisst uaktsomhet er om det kan anses som straffbart uaktsomt at han valgte å ta denne risikoen, om valget var uforsvarlig.

3.4.2 Ubevisst uaktsomhet

Ubevisst uaktsomhet vil foreligge der gjerningsmannen overhodet ikke har tenkt over at han skaper en risiko. Det foreligger ikke noe bevisst valg. Det kan for eksempel tenkes at en fører sitter å tenker på noe helt uvedkommende kjøringen, som fører til at han ikke følger med i trafikkbildet. Når en gående er på vei ut i et fotgjengerfelt oppdager han derfor ikke dette i tide til å stanse. Ved ubevisst uaktsomhet vil spørsmålet være om personen burde ha tenkt over den risiko hans handling skapte.

3.5 Øvre og nedre grense for straffbar uaktsomhet

Ved bedømmelse av uaktsomhet er det nødvendig å fastslå hvor øvre og nedre grense for straffbar uaktsomhet går. De handlinger som ligger utenfor denne grensen vil enten være forsettlige eller ikke anses uaktsomme i en strafferettslig forstand.

3.5.1 Øvre grense

Den bevisste uaktsomhet har øvre grense mot forsett. Ved bevisst uaktsomhet har gjerningsmannen verken noe ønske eller sikker viten om at risikoen vil inntreffe. Den bevisste uaktsomhet har dermed grense mot sannsynlighetsforsett og dolus eventualis. Gjennom rettspraksis har grensen for sannsynlighetsforsett blitt antatt å ligge der det er mer sannsynlig at det straffbare forhold vil inntreffe, enn at det ikke gjør det. Se for eksempel

Rt 1991 s.741. Hvis sannsynligheten ligger under 50 % vil det foreligge bevisst uaktsomhet og ikke forsett, med mindre det foreligger dolus eventualis. Der gjerningsmannen har akseptert følgen av handlingen, og ikke bare den risiko den skaper vil det foreligge forsett i form av dolus evenutalis. I praksis vil det være vanskelig for påtalemyndigheten å bevise at grensen for dolus eventualis er overtrådt ettersom det er vanskelig å bevise at gjerningsmannen har akseptert følgen av handlingen.

3.5.2 Nedre grense

Den nedre grense for uaktsomhet har grense mot den ikke straffbare handling. Dette vil kunne foreligge både ved bevisst og ubevisst uaktsomhet. De handlinger som hører inn under den tillatte risiko, som vil bli sett nærmere på her, ligger utenfor den straffbare uaktsomhet.

Mange sider ved det moderne samfunn kan ha en farefremkallende side. Det er vitenskaplig akseptert at røyking er helseskadelig, allikevel er salget av sigaretter lovlig i Norge. Ved flytrafikk er man klar over at dette vil føre til ulykker, men stanser ikke flytrafikken på grunn av dette. Mye av det normale og/eller nødvendige i dagliglivet skaper altså en risiko for skade eller fare. Det ville være uhensiktsmessig og ofte umulig å forby alle disse type handlinger. Samtidig kan noe av faren unngås ved å ta forholdsregler. Det blir et todelt spørsmål ved bedømmelsen. For det første vil det være et spørsmål om når den risiko en handling fremkaller skal anses rimelig å bebyrde med straff.. Med andre ord; hvilke handlinger skal være ulovlig. For det andre vil det være et spørsmål om den som handlet burde ha forstått at risikoen ved handlingen oversteg det akseptable. De handlinger som er under denne grensen vil ligge innenfor den tillatte risiko som samfunnet har akseptert. De anses som så lite straffverdig at det ikke ville være rimelig å benytte straff i disse tilfellene. For å bruke ett av eksemplene ovenfor; Hvis et fly styrter pga dårlig vær og alle menneskene ombord dør, kan ikke de som har produsert flyet holdes ansvarlig for dette. De var klar over at muligheten for ulykker alltid vil være tilstede ved flygning og ved å produsere flyet har de gjort det mulig at denne ulykken kunne inntreffe. Et slikt tilfelle vil høre inn under den tillatte risiko. Hvis derimot årsaken til styrten var at produsenten prøvde

å spare penger ved å bruke materiale de visste førte til at flyet lett kunne styrte i dårlig vær er handlingen utenfor den tillatte risiko. Produsenten har da tatt en større sjanse enn det som kan være akseptabelt.

Ved avgjørelsen av hvor grensen for den tillatte risiko skal gå vil det være rimelig å avveie hensynet til viktigheten av den farefremkallende oppførsel mot betydningen av de interesser et straffebudet skal beskytte. Beskytter straffebudet et liv vil det derfor være naturlig at kravene til handlemåte er strengere og dermed den tillatte risiko snevrere enn der straffebudet beskytter mot hærverk.

3.6 Hvordan uaktsomhet vurderes

3.6.1 Den objektive norm

Ved forsett tar man utgangspunkt i en subjektiv vurdering, ved uaktsomhet bedømmer man personens handlemåte på bakgrunn av en objektiv norm. Justisdepartementets forslag til legaldefinisjon støtter også dette:

”...handlet i strid med de krav som må stilles til forsvarlig opptreden på området...”

Med den objektive norm menes at man ved bedømmelsen av om det foreligger straffbar uaktsomhet måler den tiltaltes handling eller unnlatelse opp mot en forventet oppførsel. Hvis den tiltaltes oppførsel avviker fra det man vil oppfatte som forsvarlig og fornuftig vil det være grunn til bebreidelse. Hvis en eier av et håndvåpen skal vise hvordan dette fungerer ved å sikte på en venn og trykker på avtrekkeren uten å først forsikre seg om at det ikke er en kule i våpenet, vil hans handlemåte være ulik det man ville forvente av en ansvarlig våpeneier.

Som utgangspunkt vil det være naturlig å bestemme en slik norm på bakgrunn av forsvarlig opptreden innenfor det området hvor handlingen utføres. Ved for eksempel bilkjøring vil det gjennom rettspraksis være retningslinjer for hva som er forsvarlig opptreden.

Hvis man ikke kan finne svar på hva man skal legge i den objektive norm gjennom lovgivningen og rettspraksis vil man måtte ty til en mer generell norm for forsvarlig og fornuftig handlemåte.

I erstatningsretten blir denne norm for erstatningsrettslig uaktsomhet ofte omtalt som *bonus pater familias* prinsippet. Utrykket kommer fra latin og kan grovt oversettes som ”god familiefar”. Hvordan et overhode, som var ansvarlig for sin familie, ville opptrådt ble satt som norm for en forstandig og forsvarlig handlemåte.

I engelsk rett omtales dette som ”reasonable care”:

”...the degree of care that a prudent and competent person engaged in the same line of business or endeavour would exercise under similar circumstances.”¹⁷

3.6.2 Den subjektive norm

Ved bedømmelsen av uaktsomhet er det nødvendig å se på hver situasjon konkret for å kunne komme frem til om det foreligger straffbar uaktsomhet. Dersom den objektive norm for uaktsomhet er overtrådt vil det være naturlig å se om det foreligger noen subjektive forhold ved tiltalte i den konkrete sak, som kan ha betydning ved vurderingen. Typiske forhold vil være alder og sykdom. I denne sammenheng vil vurderingen av uaktsomhet være relativ. Det tas utgangspunkt i subjektive trekk ved den som utførte handlingen. Er den objektive norm ikke fraveket vil det ikke bli undersøkt om det foreligger individuelle trekk ved personen som har utført handlingen. Med enkelte unntak påvirker den subjektive norm aldri den objektive norm. Spørsmålet blir derfor om det foreligger noen individuelle forhold, som burde føre til at uaktsomheten ikke anses som straffbar, selv om den objektive norm er overtrådt. Forhold personen ”kan noe for” kan ikke komme gjerningsmannen til gode, mens forhold han ”ikke kan noe for” kan komme han til gode.

¹⁷ Bryan A. Garner, *Black’s law dictionary*, seventh edition

3.7 Hva uaktsomheten må omfatte

For at en person skal kunne dømmes for overtredelse av et straffebud er utgangspunktet at skylden må omfatte hele det objektive gjerningsinnhold. Med dette mener jeg beskrivelsen av den straffbare handling eller atferd i det enkelte straffebud.

Straffeloven § 42 1.ledd forutsetter:

” Har nogen ved Foretagelsen af en Handling befundet sig i Uvidenhed angaaende Omstændigheder ved denne, der betinger Strafbarheden eller forhøier Strafskylden, bliver disse Omstændigheder ikke at tilregne ham. ”

I juridisk teori omtales dette som dekningsprinsippet.

Straffeloven § 42 1.ledd gjelder for de straffebud der skyldgraden er forsett. Det stadfester egentlig bare det som er slått fast i Straffeloven § 40, men omfatter i tillegg de tilfeller der straffeskylden kan forhøyes. Dekningsprinsippet gjelder imidlertid også for de uaktsomme handlinger. Videre sier straffeloven § 42 2.ledd:

” Saafremt Uvidenheden selv kan tilregnes som uagtsom, kommer i de Tilfælde, hvor Uagtsomhed er strafbar, den derfor bestemte Straf til Anvendelse. ”

Er ikke den straffbare uaktsomme gjerning fullbyrdet ved at den dekker alle elementer i gjerningsbeskrivelsen vil dette måtte føre til frifinnelse. Forsøk er ikke straffbart ved de straffebud hvor skyldkravet er uaktsomhet.¹⁸

¹⁸ Jf Straffeloven § 49. Se også Rt 1999 s. 874

3.8 Årsakssammenheng

Innenfor strafferetten er det ikke noe alminnelig krav om årsakssammenheng, men i mange straffebud må dette kravet innfortolkes på bakgrunn av ordlyden.

Ved bedømmelsen av om det foreligger årsakssammenheng har man i norsk rett tatt utgangspunkt i betingelsesteorien; *conditio sine qua non*. Et nødvendig vilkår må være til stede, hvor resultatet ellers ikke hadde inntruffet. Hvis den følge som har oppstått ville oppstått uavhengig av personens uaktsomme handling vil det ikke foreligge årsakssammenheng. For å forklare årsakssammenheng tar jeg utgangspunkt i at det er snakk om et straffebud hvor en annen persons død er et element i det objektive gjerningsinnhold. Det kan for eksempel tenkes at en bilfører med 1.5 i promille kjører opp på fortauet og personen som går på fortauet blir truffet av bilen og dør. Det viser seg så at den avdøde hadde en uhelbredelig sykdom som førte til at han ville dø innen to uker uansett. Det vil allikevel, i tråd med betingelseslæren, foreligge årsakssammenheng. At personen døde på dette tidspunkt var et resultat av bilførerens kjøring. Hvis derimot personen døde av denne sykdommen sekundet før han ble påkjørt vil det ikke foreligge årsakssammenheng. I dette tilfelle var ikke døden betinget av kjøringen.

Betingelsesteorien begrenses i strafferetten av kravet om adekvans eller påregnelighet. I følge Johs Andenæs består denne betingelsen av to forhold; Handlingen må ha en viss generell farevoldende evne og risikoen må ha realisert seg på en noenlunde normal måte.¹⁹ En bilfører kjører for eksempel med vilje i en vannpytt for å sprute ned en på gaten. Personen er tilfeldigvis allergisk mot vann og dør derfor som følge av dette. Det vil foreligge årsakssammenheng, men resultatet av handlingen kan ikke sies å stemme overens med den fare handlingen forutsatte. Man kan tenke seg samme handling, men denne gangen ble personen forkjølet. Han skulle på ferie et par dager senere i et område hvor det brøt ut en dødelig sykdom. Forkjølelsen hadde senket immunforsvaret til denne personen og han ble derfor smittet av denne sykdommen. Risikoen vil da ikke ha realisert seg på en noenlunde normal måte.

¹⁹ Johs Andenæs alminnelige strafferett 2004 s. 132

4 Kronologisk oversikt over relevante lovendringer

4.1 Materielle endringer Straffeloven § 239

- lov 8.juli 1988 nr 70

Ordlyden ble endret ved at ordene ”herunder ved bruk av motorvogn” ble tilføyd.

- lov 15 juni 2001 nr 65

Ordlyden ble endret ved at ” ved bruk av våpen, ved motorvogn eller på annen måte” ble tilføyd.

4.2 Straffeprosessuelle endringer²⁰

- Lov 8.juli 1988 nr 70

Straffeprosessloven § 6 endret slik at uaktsomt drap ved bruk av bil heretter skulle behandles ved By- og Herredsretten.

- Lov 1989

Straffeprosessloven § 6 endret slik at alle saker om uaktsomt drap skal behandles ved By- og Herredsrett

- Lov 1989 nr 68

Straffeprosessloven § 373 3.ledd fikk nytt 3.ledd

- Lov 1995 nr 26

Innføring av ”to-instansreformen”

4.3 Endringer Vegtrafikkloven § 3 og 31 1.ledd

- Motorvognloven av 26.februar 1926

²⁰ Straffeprosessloven 22.mai 1981 nr.25

En alminnelig bestemmelse lik den i vegtrafikkloven § 3 var oppstilt i § 17 1.ledd 2.punktum. Det var ingen bestemmelse om skyldkravet

- Vegtrafikkloven av 18.juni 1965 nr 4

Den alminnelig bestemmelse ble plassert i vegtrafikkloven § 3. Med lik utformelse som § 3 i trafikkreglene fra 1957.

Ordlyden i § 31 gjør det klart skyldgraden omfatter både forsett og uaktsomhet

- Trafikkreglene av 21. mars 1986 nr 747

Trafikkreglene erstatter de tidligere trafikkreglene fra 1957.

- Lov 24.juni 1988 nr 66

§ 31 1.ledd fikk tilføyd nytt siste punktum; ” Den som ved bruk av motorvogn uaktsomt volder betydelig legemsskade eller en annens død, straffes etter straffeloven § 238 eller § 239 ”.

- Lov 4.juli 1991 nr 49

§ 3 fikk tilføyd et 2.ledd

Ordlyden i 1.ledd ble endret fra ”oppstå fare” til ”kan oppstå fare”

5 Aktsomhetskravet Straffeloven § 239

5.1 Objektive gjerningsinnhold

Straffeloven § 239 har følgende ordlyd:

” Den som uaktsomt ved bruk av våpen, ved motorvogn eller på annen måte forvolder en annens død, straffes med fengsel inntil 3 år eller under særdeles skjerpende omstendigheter inntil 6 år. Under særdeles formildende omstendigheter kan bøter anvendes ”

Straffeloven § 239 er et skadedelikt. Ved skadedeliktenes er det resultatet av handlingen som er beskrevet som det straffbare forhold. Hvilken handling som har ført til dette resultat stiller straffebudet ikke noe krav til. Kun et krav om hvilken skyldgrad som kreves. Den straffbare følgen etter straffeloven § 239 er at gjerningsmannen forvolder en ”en annens død”. Den som dør må altså være en annen enn gjerningsmannen og det må være snakk om et menneskeliv, dyr omfattes ikke.

Straffeloven § 239 stiller ikke opp noe krav om hvordan det uaktsomme drapet må skje, selv om straffebudet spesielt nevner skytevåpen og bilkjøring. En huseier står å snekrer på gjerdet sitt og kaster hammeren bak seg slik at den tilfeldigvis dreper naboen. Kommer domstolen frem til at grensen for den straffbare uaktsomheten er overtrådt, vil han kunne domfelles for uaktsomt drap.

5.2 Hva må uaktsomheten omfatte

Uaktsomheten må både omfatte selve kjøringen og at gjerningsmannen forvolder ”en annens død” jf dekningsprinsippet. Det vil ikke være tilstrekkelig å fastslå at kjøringen var uaktsom, man må også spørre om det kan bebreides fører som uaktsomt at han ikke regnet med at kjøringen kunne føre til en dødsulykke.²¹ I Rt 2002 s. 1139 formulerte førstvoterende dette krav slik:

” Spørsmålet er om A [den tiltalte]...burde ha regnet med og innsett muligheten for at dette [den annens død] kunne skje ”

²¹ Rt 1963 s. 744

Hvis dette kravet ikke er tilfredstilt kan tiltalte heller ikke domfelles for uaktsomt drap.

Uansett hvor grovt uaktsomt kjøringen vil anses. Eventuelt kan han domfelles for overtredelse av Vegtrafikkloven § 3.

Ved at uaktsomheten også må omfatte dødsfølgen har domstolene, der både aktsomhetsnormen for Straffeloven § 239 og Vegtrafikkloven § 3 er overtrådt, en mulighet til å begrunne en frifinnelse etter Straffeloven § 239 og samtidig domfelle for overtredelse av Vegtrafikkloven § 3. Der det synes urimelig å domfelle for uaktsomt drap kan derfor teoretisk dekningsprinsippet brukes som en utvei til å oppnå det domstolen føler er et rimelig resultat. Problemet blir den vilkårlighet dette kan føre til.

Utifra den fare bilkjøring utgjør, og da i enda større grad hvis man i tillegg kjører uforsvarlig, vil som oftest kravet om at en fører burde innsett at kjøringen kunne føre til en dødsulykke være oppfylt. Om han ved sin handling kan dømmes for uaktsomt drap vil imidlertid innskrenkes av kravet om årsakssammenheng og dermed påregnelighet.

5.3 Årsakssammenheng

Ved at Straffeloven § 239 inneholder ordet ”forvolde” stiller lovgiver et krav om at det må foreligge en årsakssammenheng mellom den tiltaltes uaktsomme kjøring og den andre personens død. Et eksempel her er at en fører med høy promille kjører på en person som løper ut i veien. Hvis heller ikke en aktsom god sjåfør kunne unngått å kjøre på denne personen vil det ikke foreligge årsakssammenheng. I Rt 1977 s. 831 opphevet Høyesterett deler av Lagmansrettens dom fordi Lagmannen i rettsbelæringen hadde gitt uttrykk for at det ved høy promille ikke var nødvendig å konstantere om selve kjøringen var uaktsom. At det undersøkes om den uaktsomme kjøring er en betingelse for en annens død er en forutsetning for å kunne fastslå om det foreligger årsakssammenheng.

I rettspraksis virker det som om domstolene ofte bruker betydningen årsakssammenheng og hva uaktsomheten må omfatte i samme betydning. I Rt 1999 s. 1985 sa førstvoterende seg enig i Lagmannsrettens lovforståelse.²² Lagmannsretten uttalte følgende:

” Tilleggsspørsmålet er her om det kan tilregnes føreren som uaktsomt at han ikke regnet med den mulighet at kjøringen kunne føre til dødsulykke. Straffeloven § 239 krever altså årsakssammenheng mellom uaktsomheten og dødsfølgen. En slik følge må fremstå som et påregnelig og forutsigbart hendelsesforløp. ”

De to prinsippene dekker forskjellige forhold. Kravet om årsakssammenheng er et element i det objektive gjerningsinnhold, mens bedømmelsen av om uaktsomheten omfatter dødsfølgen er en del av uaktsomhetbedømmelsen. Årsaken til at disse to prinsipper ofte behandles samtidig i rettspraksis er antagelig begrunnet i samme hensyn som at jeg behandler disse to under det objektive gjerningsinnhold. I praksis vil det ofte være slik at i de situasjoner årsakssammenhengens begrensning av betingelsen om påregnelighet vil heller ikke kravet om at uaktsomheten omfatter dødsfølgen være oppfylt.

5.4 Medvirkning

Straffeloven § 239 sier ikke noe om medvirkning er straffbar. Det er sikker rett at medvirkning kan være straffbar selv om dette ikke er nevnt i straffebudet. I Rt 1936 s.612 uttalte Høyesterett følgende:

” ...Hvis derfor lovbudets egen beskrivelse av gjerningsinnholdet er så generelt formet, at loven etter naturlig tolkning omfatter handlingen også når denne språklig ville betegnes som medvirkning, så blir vedkommende å straffe etter bestemmelsen, selv om medvirkning ikke er nevnt i lovbudet....”

²² Se også Rt 1995 s. 1685, Rt 1991 s. 196

Spørsmålet blir altså om den tiltaltes handling eller unnlatelse kan anses å komme inn under det objektive gjerningsinnholdet i et straffebud.

Medvirkning er uttrykkelig nevnt i Straffeloven § 233, om forsettlig drap. Dette kunne tale for at medvirkning ikke var ment å være straffbart etter § 239. Men i Rt 1936 s 612, som gjaldt uaktsom legemsbeskadigelse Straffeloven § 237, brukte tiltalte nettopp denne argumentasjonen. Medvirkning til forsettlig legemsbeskadigelse er inkludert i ordlyden i § 229. Han fikk imidlertid ikke medhold i dette. Førstvoterende uttalte at ordet ”forvolde” etter en naturlig språklig forståelse måtte omfatte:

”...enhver som setter et årsaksmoment for vedkommende rettsstridig resultat...Han har i begge tilfelle forvoldd resultatet og omfattes av lovbudets ord...”

I Rt 1992 s. 810 uttalte førstvoterende:

”Etter min mening kan det ikke være tvilsomt at B som disponerte bilen, og som hadde muliggjort situasjonen ved å overlate kjøringen til A, hadde plikt til å gripe inn når kjøringen tok en slike uvetting vending.....B’s unnlatelse av å gripe inn overfor kjøringen til A innebærer derfor at også han med rette er domfelt for uaktsomt drap ”

I denne saken anså Høyesterett det tilstrekkelig for medvirkning at B muliggjorde den farlige kjøringen og så siden forholdt seg passiv ved å unnlate å gripe inn. Det kan hevdes at Straffeloven § 239 dermed også er å anse som et uekte unnlatelsesdelikt. Jeg mener ikke dette. Høyesterett ville neppe kommet til samme beslutning hvis ikke B hadde muliggjort kjøringen i utgangspunktet ved å overlate kjøringen til A. B oppførte seg ikke bare passiv han var også aktiv ved å overlate kjøringen. Også situasjoner der passasjer ikke disponerer bilen, men først maser på en beruset fører om å kjøre i utgangspunktet og så om å kjøre raskere kan oppstå. Selv om fører må ta ansvar for sine valg, vil passasjerens masing i denne situasjon være et årsaksmoment til den farlige kjøringen, og dermed antagelig

omfattes av en naturlig tolkning av gjerningsbeskrivelsen i straffebudet. Hvis passasjer på den annen side kun forholder seg passiv til kjøringen vil dette ikke medføre domfellelse for uaktsomt drap. Johs Andenæs forutsetter at:

”Selv om en person har en spesiell plikt til å hindre den straffbare handling, vil en ren passivitet som regel ikke kunne straffes som medvirkning”²³

Domfellelse for uaktsomt drap, i situasjoner lik Rt 1992 s. 810, må være betinget av at tiltalte i utgangspunktet har muliggjort kjøringen. Ren passivitet kan ikke føre til medvirkning. Legalitetsprinsippet tilsier at rekkevidden av medvirkningsansvaret ikke bør strekkes for langt. Det er et grunnleggende hensyn innenfor strafferetten at straffebudene må være så klare som mulig slik at borgerne vet hva de må rette seg etter. Tolkes medvirkningsansvaret for vidt vil det være vanskelig for ”vanlige mennesker” å forstå når de eventuelt gjør seg skyldig i et straffbart forhold. Vil det ikke være naturlig å kunne dekke en handling ved ordlyden i straffebudet, må heller domstolene sende et signal til lovgiver om at medvirkning burde gjøres straffbart etter et eget straffebud som retter seg direkte mot passivitet. Ved betydning av medvirkningsansvarets rekkevidde i forhold til om dette er uttrykkelig nevnt i straffebudet eller ikke vises til Rt 1974 s.382.

5.5 Aktsomhetskravet

Skyldgraden som kreves etter straffelovens § 239 er uaktsomhet. Det er ikke noe ved ordlyden som tilsier at uaktsomheten må være grov, det vil derfor være tilstrekkelig med simpel uaktsomhet.

5.5.1 Historikk – aktsomhetsnormens utvikling i nyere tid

5.5.1.1 Rettstilstanden før 1988

I prinsippavgjørelsen i Rt 1963 s.744, som gjaldt lovanvendelsen i forhold til Straffeloven § 239 og Vegtrafikkloven § 17 1.ledd²⁴, argumenterte forsvarer med at det forelå langvarig praksis som viste at aktsomhetsnormen var ulik. Høyesterett besvarte dette benektende:

²³ Johs Andenæs alminnelige strafferett 2004 s. 329

”...Ordlyden i § 239 gir intet holdepunkt for å stille særlig skyldkrav, og strafferammen...synes å gi uttrykk for en forutsetning om at straffebudet kan få en anvendelse også i tilfelle hvor uaktsomheten ikke er særlig grov...”

Denne avgjørelsen førte ikke til noen stor endring i påtalemyndighetenes og de underordnede domstolers praksis. Antallet domfellelser for uaktsomt drap i Norge lå fortsatt langt under våre naboland²⁵. Det oppstod det Andenæs omtaler som en forskjell mellom ”law in books” og ”law in action”. For å rette opp i denne situasjonen foretok lovgiver både materielle og prosessuelle lovendringer i 1988 og 1989.

5.5.1.2 Rettstilstanden 1988-2001

I 1988 ble ordlyden i Straffeloven § 239 endret ved en tilføyelse av ”herunder ved bruk av motorvogn”. Denne tilføyelsen endret ikke egentlig noe av bestemmelsens formelle innhold, det var klart at Straffeloven § 239 allerede omfattet uaktsomt drap ved bilkjøring. Aktsomhetsnormen skulle fortsatt være den samme. Men i forarbeidene til loven ble det gjort klart at lovgivers mening var å sørge for økt hyppighet av tiltaler og domfellelser for uaktsomt drap.²⁶ Det var altså et signal til påtalemyndigheten og underrettsdomstolene.

Straffeprosessloven § 6 ble endret slik at uaktsomt drap ved bruk av bil heretter skulle behandles ved By- og Herredsrett. Før dette ble saker om uaktsomt drap behandlet ved jury. I disse sakene ville bedømmelsen av skyldspørsmålets faktiske side kun være en henvisning til Lagrettens kjennelse. By - og Herredsrett må beskrive de faktiske forhold de har lagt til grunn for avgjørelsen i domsgrunnen jf Straffeprosessloven § 39 1.ledd nr 2. Ved anke til Høyesterett har Høyesterett ved straffesaker ikke mulighet til å overprøve bevisbedømmelsen under skyldspørsmålet jf Straffeprosessloven § 306 (2). Ved at

²⁴ Nå; Vegtrafikkloven § 3 1.ledd

²⁵ Andenæs, Lov og Rett 1996 s. 294

²⁶ Ot.prp. nr 66 1987-1988

underrettens domsgrunner inneholder en beskrivelse av de faktiske forhold de har funnet bevist, vil dermed Høyesterett ha mulighet til å uttale seg om lovanvendelsen er riktig. Endringen ble begrunnet i et ønske om raskere avgjørelser basert på prosessøkonomiske hensyn. Endringen ble også begrunnet i et ønske om å få flere domfellelser for uaktsomt drap ved bruk av bil. Både de materielle og prosessuelle endringer i 1988 var altså delvis begrunnet i samme hensyn.

I 1989 fikk Straffeprosessloven § 373 fikk et nytt 3.ledd som førte til at lagmannsretten ved fullstendig anke²⁷ ikke skulle settes som jury, men som stor meddomsrett. Denne endringen førte til at Høyesterett, på samme måte som ved lovendringen av Straffeprosessloven § 6, kunne prøve lovanvendelsen.

De neste fem årene ble antallet domfellelser for uaktsomt drap tredoblet.²⁸

Etter innføringen av ”to-instansreformen” skal Lagmannsretten, ved fullstendig anke, fortsatt bli satt som meddomsstol for saker etter Straffeloven § 239 jf Straffeprosessloven § 332 sml. Straffeprosessloven § 352. Denne reformen førte derfor ikke til noen egentlig praktisk endring i forhold til den tidligere § 373 (3).

Utover 1990 tallet ble det stadig mer kritikk i media av enkelt saker som hadde ført til domfellelse for uaktsomt drap. Også fra politisk hold kom det uttalelser om at aktsomhetsnormen var blitt for streng²⁹. I Innst. S. Nr 192 (1991-92) s.44 gav justiskomiteen sin tilslutning til Justisdepartementets uttalelse om at det ville være opp til riksadvokaten å bestemme eventuelle justeringer. Det virker uheldig at lovgiver på denne måte prøvde å endre på bruken av aktsomhetsnormen i et straffebud gjennom påtalemyndighetene. Noe også riksadvokaten kritiserte i sitt brev til departementet 29.03.2000. Det oppstod dermed strid mellom forarbeidene og etterarbeidene. Etterarbeidenes vekt er ikke klar, men generelt anses etterarbeidene å ha mindre vekt enn

²⁷ Anke over bevisbedømmelsen under skyldspørsmålet

²⁸ Andenæs, Lov og Rett 1996 s. 294

²⁹ St.meld. nr 23 (1991-1992), Interpellasjonsdebatt 31.mai 1999

forarbeidene.³⁰ I brev 2.mars 1998 til riksadvokaten henviste Justisdepartementet spesielt til Rt 1997 s. 1764, der høyesterett opphevet en domfellelse for uaktsomt drap. Denne dommen mente de var et eksempel på at rettspraksis hadde justert seg noe. Den tiltalte trodde feilaktig at den andre sjåføren hadde oppgitt sin vikeplikt. Høyesterett opphevet ikke fordi de mente aktsomhetsnormen var for streng. Om denne saken derfor taler for at det hadde skjedd en endring i aktsomhetsnormen virker noe tvilsomt. Denne dommen sett i sammenheng med Rt 2000 s. 1788 taler mot en slik forståelse. Førstvoterendes uttalelse i Rt 2000 s. 1788 om at det må en ordlydsendring til for at aktsomhetsnormen skulle endres, må sees som en bekreftelse på at etterarbeidene ikke endret aktsomhetsnormen.

Det kan virke som om påtalemyndigheten, påskyndet av Justiskomiteen, etter disse hendelser praktiserte en lemping av aktsomhetsnormen liknende den som ble gjennomført ved lovendringen av 2001. Altså før det forelå noen lovendring. Justisdepartementet uttaler i forarbeidene til Lov 15.juni 2001 at påtalemyndighetens praksis, som vist i brev fra riksadvokaten 29.03.2000, virker hensiktsmessig. Det virker også som om denne praksis er i tråd med de andre uttalelsene i forarbeidene. Dette taler for at påtalemyndighetens praksis, som beskrevet i dette brevet, vil kunne være til hjelp for å forstå hvilken aktsomhetsnorm lovgiver har ønsket å oppnå ved ordlydsendringen i 2001.

Forarbeidene sier ikke noe om lempingen av aktsomhetsnormen i 2001 kun gjelder for den uaktsomme kjøringen eller også ved uaktsomheten i forhold til dødsfølgen. De forhold som ble vist til gjaldt imidlertid kun ved selve kjøringen. Kravet om at uaktsomheten også må omfatte dødsfølgen skilte allerede mellom aktsomhetsbedømmelsen i Straffeloven § 239 og Vegtrafikkloven § 3. Slik at aktsomhetsnormen her allerede var strengere ved bedømmelse av uaktsomt drap. Dette tyder på at det ikke var meningen å endre noe på aktsomhetsnormen med hensyn til dødsfølgen. Førstvoterende i Rt 2002 s. 1139 uttaler at om Lagmannsretten ikke har lagt riktig lovforståelse til grunn etter lovendringen i 2001 ikke har noe å si i denne saken. Han går så videre til å si at det avgjørende spørsmålet er om uaktsomheten utvist også omfatter dødsfølgen. Det kan forstås som at uaktsomheten i

³⁰ For nærmere om dette se Eckhoff s. 70-74, s. 95-100

denne sak klart ligger innenfor den straffbare uaktsomhet. På bakgrunn av det som allerede er sagt om forarbeidene vil det allikevel være mest naturlig å forstå førstvoterende her som at den endrede aktsomhetsnorm ikke refererte seg til uaktsomheten i forhold til dødsfølgen.

Innholdet av aktsomhetsnormen etter lovendringen i 2001 vil bli drøftet under punkt 5.5.2.2 og avsnitt 7.

5.5.2 Innholdet av aktsomhetskravet

Hensynet bak Straffeloven § 239 er beskyttelsen av menneskeliv. Aktsomhetsnormen er den samme uavhengig av hvilken handling som har ført til det uaktsomme drap.

5.5.2.1 Øvre grense

Straffeloven § 239 har øvre grense mot Straffeloven § 233, som omhandler forsettlig drap. Ettersom § 233 ikke krever hensiktsforsett vil det være tilstrekkelig med sannsynlighetsforsett for overtredelse av dette straffebudet. Det vil være opp til påtalemyndigheten å bevise at den tiltaltes handling var forsettlig. Det foreligger få saker der domstolen har ansett det uaktsomme drap å ligge nært opptil det forsettlige. I Rt 1990 s 1270 hadde de tiltalte banket opp den avdøde i hans egen bolig. Senere samme natt kom de tilbake og mishandlet den skadelidte videre, hvorpå han senere døde av skadene. De ble i Høyesterett dømt til fem års ubetinget fengsel for overtredelse av både Straffeloven §§ 228 og 239.

I Rt 2002 s. 835 ble førers domfellelse til 5 års ubetinget fengsel for overtredelse av Straffeloven §§ 239 jf 238 jf 242 opprettholdt. Fører hadde med vilje kjørt 10,8 km i motgående kjørefelt. Selv om det var flere forhold som var grunnen til den høye straffereaksjonen uttalte førstoverende at kjøringen i seg selv var å anse som straffeskjerpene.

I praksis er det sjeldent at det dukker opp spørsmål om grensen oppad.

5.5.2.2 Nedre grense

Nedad har Straffeloven § 239 grense mot det hendelig uhell og Vegtrafikkloven § 3.

Motivene bak lovendringen i 2001 var å lempe noe på aktsomhetsnormen for Straffeloven § 239. I Rt 2002 s. 190 uttalte førstvoterende:

” Den nye ordlyden, der bruk av våpen er tatt inn som et innskudd på linje med bruk av motorvogn, gir i seg selv ingen indikasjon på at en mildere aktsomhetsnorm, verken generelt eller spesielt i forhold til motorvognsituasjonen. Det fremgår imidlertid av forarbeidene at dette har vært formålet med lovendringen. ”

Når forarbeidene på denne måte gjør formålet bak lovendringen klar taler dette for at domstolen tar hensyn til lovgivers vilje.³¹

Problemstillingen blir derfor hvor grensen mellom den straffbare uaktsomhet og den tillatte risiko skal gå, og grensen mellom aktsomhetsnormen i Straffeloven § 239 og Vegtrafikkloven § 3.

Justisdepartementet sa seg enig med rikssadvokaten i at man ikke burde:

”...belaste en hverdagsbilist med tiltale for uaktsomt drap, dersom uaktsomheten er av en slik karakter som alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen. Ikke enhver uaktsomhet bør være straffbar.”³²

Denne uttalelsen kan sees som en form for strafferettslig bonus pater familias. Ved forståelsen av hva man skal legge i en oppførsel som alle førere fra tid til annen vil gjøre seg skyldig i, må det være riktig å ta utgangspunkt i en sammenligning med hva en fornuftig og aktsom god fører ville hatt som oppførsel. Man kunne tenke seg en sak hvor den fører hadde kjørt på og drept en person fordi han styrte rattet med benene og satt med en kaffekopp i den ene hånden og en mobil i den andre. Hvis man så foretok en

³¹ Om forarbeidenes vekt ved lovtolkning Eckhoff s 71-73

³² Ot.prp. nr 46 2000-2001 s.65

undersøkelse av alle bilførere kom man frem til at dette var noe nesten alle førere gjorde. Sedvanen til bilistene er da så uforsvarlig at dette ikke kan føre denne førerens handling utenfor den straffbare uaktsomhet.

Ved forarbeidene ble det særlig fremhevet at det ved saksforhold lik Rt 1990 s. 1021 og Rt 1991 s. 216 ikke var ønskelig å bebyrde en fører med den strenge betegnelsen ” uaktsomt drap”. I Rt 1990 s. 1021 ble fører domfelt for straffbar uaktsomhet på bakgrunn av en kortvarig feilfordeling av oppmerksomheten mellom trafikkenhetene. I Rt 1991 s. 216 ble fører domfelt fordi han etter høyesteretts oppfatning ikke hadde forvissnet seg om at det ikke kom biler i mot. Den møtende bilen hadde stor hastighet og det ble antatt at den ville komme svært brått på enhver bilfører i tiltaltes situasjon. Høyesterett uttalte:

” Men domfeltes forhold må sies å ligge i nedre sjikt for den uaktsomhet som rammes av straffelovens § 239 og vegtrafikklovens § 3. ”

Begge disse saker vil bli nærmere drøftet i avsnitt 7.

Ved aktsomhetsvurderingen i Straffeloven § 239 i forhold til Vegtrafikkloven § 3 brøt Høyesterett med tidligere praksis³³ i Rt 2002 s. 190, ved å legge til grunn at aktsomhetsnormen er noe mildere ved domfellelse for uaktsomt drap enn for domfellelse etter Vegtrafikkloven § 3. Førstvoterende uttalte:

” ...meningen [ved lovendringen i 2001] har vært å lempe noe på bindingen mellom aktsomhetsnormen i straffeloven § 239 og aktsomhetsnormen i vegtrafikkloven § 3 ”

Det vil derfor ikke lenger være samme aktsomhetsnorm ved disse to straffebudene. Den uaktsomhet som tidligere, etter lovendringen i 1988, lå i nedre grense for den straffbare

³³ Rt 1963 s. 744

uaktsomhet, vil nå ligge utenfor rekkevidden til Straffeloven §239. Dette syn har også blitt fulgt av Høyesterett i etterfølgende praksis.³⁴

6 Aktsomhetskravet Vegtrafikkloven §§ 31 jf 3

6.1 Objektive gjerningsinnhold

Vegtrafikkloven § 3 1.ledd har følgende ordlyd:

” Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødvendig blir hindret eller forstyrret”

For vegtrafikkloven § 3 vil det objektive gjerningsinnholdet for det første være at det ”ferdes”. Videre deles § 3 inn i tre ulike alternative gjerningsbeskrivelser. Det er tilstrekkelig at ett av de er oppfylt.

Når vegtrafikkloven § 3 stiller opp er vilkår om at ferdselen skal være slik at det ”ikke kan oppstå fare” er straffebudet her et faredelikt. Ved faredeliktene vil det være tilstrekkelig at det oppstår fare, handlingen trenger ikke å ha resultert i en skadelig følge. Hvis en fører kjører uaktsomt vil han kunne straffes selv om kjøringen ikke førte til noen skader. Etter ordlydsendringen i 1991 vil dette vilkåret ikke bare omfatte de konkrete farer, men også de abstrakte.³⁵ Med dette mener jeg den påregnelige mulighet for at fare kan oppstå. Det er ikke nødvendig at det faktisk oppstår en fare, det er tilstrekkelig at muligheten for dette er tilstede.

Vegtrafikkloven § 3 1.ledd stiller videre opp et vilkår om at det ved ferdselen ikke skal ”voldes skade”. Her er straffebudet et skadedelikt. Dette vil være tilfelle der en fører kjører uaktsomt med den følge at en person dør. Om ordvalget er som her, eller som i Straffeloven § 239 ”forvolde en annens død” er det fortsatt fremkallelse av det ulovlige resultat som beskrives som det straffbare.

³⁴ Rt 2002 s. 709, Rt 2002 s. 1556

³⁵ Ot.prp. nr 61 1989-1990 s. 4

Det trenger ikke være snakk om skade mot en annen person. Også de skader sjåføren selv pådrar seg dekkes av Vegtrafikkloven § 3. Det er også verdt å merke seg at det er tilstrekkelig med skade og at øvre grense for uaktsomhet i de tilfeller må sees i forhold til Straffeloven § 238, ikke § 239.

Det tredje alternativ er det Johs Andenæs omtaler som ”rene handlingsdelikter”.³⁶

Gjerningsbeskrivelsen beskriver selve den straffbare handling. Her; å ferdes slik at annen trafikk blir ”unødvendig hindret eller forstyrret”. Et eksempel vil være at en fører kjører langt under den fartsgrense som er forsvarlig etter forholdene, fordi han gjerne vil få med seg utsikten.

6.2 Hva uaktsomheten må omfatte

Dekningsprinsippet gjelder også for Vegtrafikkloven jf Straffeloven § 1 1.ledd.

Uaktsomheten må omfatte at det ”ferdes” og i tillegg ett av de tre alternative vilkår sett på ovenfor. Når det gjelder det første vilkåret om at det ”kan oppstå fare” er dette alternativ, av justisdepartementet, ansett å være muliggjort på bakgrunn av at dekningsprinsippet ville føre til en naturlig begrensning i dens omfang³⁷. All kjøring vil jo i utgangspunktet medføre en viss risiko, men kjøringen må i tillegg være uaktsom.

6.3 Årsakssammenheng

Det vil for domfellelse etter vegtrafikkloven § 3 være en forutsetning at det foreligger årsakssammenheng mellom den uaktsomme ferdselen og muligheten for fare eller skade eller hindring eller forstyrrelse. Forskjellen i forhold til Straffeloven § 239 er at det etter Vegtrafikkloven § 3 vil være tilstrekkelige at det er årsakssammenheng mellom den uaktsomme kjøring og at det kan oppstå fare. Selv om kjøringen resulterer i en persons død.

6.4 Medvirkning

Vegtrafikkloven § 3 sier ikke noe om medvirkning. Spørsmålet om medvirkningsansvar må derfor løses etter de samme prinsipper som ved Straffeloven § 239. En persons oppførsel må dermed kunne dekkes av en naturlig forståelse av gjerningsinnholdet. Medvirkning vil vanskeligere kunne innfortolkes enn ved Straffeloven § 239, ettersom ”forvolde” er et mye videre begrep enn ”ferdes”.

³⁶ Johs Andenæs alminnelig strafferett s. 108-109

³⁷ Ot.prp. nr 61 1989-1990 s. 4

I de tilfeller der eier overlater disposisjon av bilen til en som ikke er i stand til å kjøre, vil eier eventuelt kunne dømmes etter Vegtrafikkloven § 17 2.ledd.³⁸

6.5 Aktsomhetskravet

Innenfor spesiallovgivingen er det, i motsetning til Straffeloven, ikke satt opp noen hovedregel for hvilken skyldgrad som kreves. For bestemmelser etter Vegtrafikkloven reiser spørsmålet ingen større problemer ettersom det uttrykkelig er sagt i Vegtrafikkloven § 31 1.ledd at skyldgraden er både forsett og uaktsomhet:

” Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov.....”

I dette ligger det at også forsettlig eller uaktsom overtredelse av forskrifter gitt etter Vegtrafikkloven, med hjemmel i lovens § 4, er straffbar.

Skyldkravet i Vegtrafikkloven § 3 er uaktsomhet. Verken Vegtrafikkloven § 3 eller § 31 har en ordlyd som tilsier at uaktsomheten må være grov, det vil derfor være tilstrekkelig med simpel uaktsomhet.

6.5.1 Innholdet av aktsomhetskravet

Vegtrafikkloven § 3 er den prinsipielle hovedregel i Vegtrafikkloven for korrekt opptreden i trafikken. De følgende presiseringer i de andre paragrafene er en konkretisering av det alminnelige krav som blir oppstilt i dette straffebudet.³⁹

Det vil derfor være et naturlig spørsmål om aktsomhetsnormen i de andre bestemmelsene er lik aktsomhetsnormen i § 3. Om det vil foreligge straffbar uaktsomhet i forhold til § 3 hvis man kommer frem til at det foreligger straffbar uaktsomhet i forhold til en av de andre bestemmelsene. I Rt 1977 s 684, som gjaldt tiltale for overtredelse av Vegtrafikkloven § 3 og trafikkreglene⁴⁰ § 22 2.ledd, ble samme aktsomhetsnorm lagt til grunn. Førstvoterende uttalte:

” ...at selve aktsomhetsnormen etter trafikkreglene er den samme som i § 3, i alle fall i nærværende sak ikke kan være uriktig. ”

³⁸ For nærmere drøftelse, se Bjørn Engstrøm Lov og Rett 1978 s. 406

³⁹ Innstilling O.XV. 1964-65

⁴⁰ Trafikkreglene 1957

Ved sammenligning fant Høyesterett i Rt 1980 s 758 at tiltale kunne domfelles for overtredelse av Trafikkreglene § 2 nr.4, men ikke Vegtrafikkloven § 3. Andenæs argumenterer for at aktsomhetsnormen i hvert straffebud må sees for seg.⁴¹ Engstrøm hevder derimot at aktsomhetsnormen stort sett er den samme.⁴² I Høyesterettsavgjørelsene sett på ovenfor virker det som om Høyesteretts mening stemmer best overens med Andenæs. I praksis vil allikevel aktsomhetsnormen etter § 3 ofte være overtrådt når aktsomhetsnormen etter en av de andre bestemmelsene er overtrådt. Situasjoner der handlingen ikke er innenfor den straffbar uaktsomhet etter både § 3 og de mer spesifikke bestemmelsene vil være snakk om unntak.

6.5.2 Innholdet av de krav til aktsomhet § 3 presiserer

Skyldgraden som kreves for at det skal foreligge en overtredelse av Vegtrafikkloven § 3 er, som nevnt ovenfor under punkt 6.5, simpel uaktsomhet. Lovgiver har valgt å la dette komme til uttrykk gjennom bruken av ordene ”hensynsfullt”, ”aktpågivende” og ”varsom”. Bilfører er pålagt å følge alle disse tre krav og det vil være tilstrekkelig for overtredelse at ett av kravene ikke er tilfredstilt. Forarbeidene gir liten rettledning i forhold til hvordan disse ordene skal forstås. Det vil derfor være naturlig å ta utgangspunkt i en normal, språklig forståelse.

6.5.2.1 Hensynsfullt

Hensynsfullt må etter en normal språklig forståelse forstås som at man ved trafikal atferd skal være bevisst på sine omgivelser og ta hensyn til andre i trafikken.

Når en bil skal kjøre inn på en tofelts motorvei der det er en innkjøringsfil fra høyre vil det være å vise hensyn å legge seg ut i venstrefil eller slakke ned på farten, så lenge dette ikke skaper en farlig trafikksituasjon. Det er ikke nødvendig å alltid kjøre på ”sin rett”. En fører som trækker ekstra hardt på gasspedalen når han blir oppmerksom på at en annen bil prøver å komme inn på veien vil ikke ha utvist en hensynsfull oppførsel.

Ved bruken av ordet hensynsfullt viser lovgiver at bevisst uaktsomhet er straffbar. I dette ligger det at føreren foretar et konkret valg i forhold til sin atferd. I eksempelet brukt her forutsetter det at føreren får med seg at en annen bil prøver å kjøre inn, men velger å ikke bry seg om hva den andre fører trenger av hjelp for å sikre mest mulig flyt i trafikken.

⁴¹ Andenæs, alminnelig strafferett s. 253

⁴² Bjørn Engstrøm, Vegtrafikkloven og trafikkreglene s. 93-94

6.5.2.2 Aktpågivende

Aktpågivende må etter en normal språklig forståelse forstås som at man hele tiden viser oppmerksomhet til trafikkbildet som helhet i forhold til situasjoner som kan oppstå. En fører, på sin daglige vei til jobb, sitter å tenker på en krangel med sin ektefelle og kjører av gammel vane uten å følge med på trafikken. Han vil da ikke ha utvist aktpågivenhet. Valget av ordet aktpågivende viser at også ubevisst uaktsomhet er straffbar etter Vegtrafikkloven § 3. En fører har i eksempelet her ikke foretatt et aktivt valg, men ved sin manglende bevissthet om den risiko som foreligger vil han ikke være i stand til å unngå farlige situasjoner.

6.5.2.3 Varsomt

Varsomt må utfra en normal språklig forståelse forstås som at man skal utvise forsiktighet. En fører som følger nøye med på veien for å få med seg om en person er på vei ut i fotgjengerovergangen men samtidig kjører godt over fartsgrensen, kan ikke sies å ha utvist varsomhet.

6.5.3 Øvre og nedre grense

Bilkjøring har i egenskap av sin karakter et stort farepotensial. Vegtrafikkloven § 3 er utformet med det hensyn å sikre offentlige interesser. Formålet med straffebudet er å sikre at trafikken skal skje mest mulig smidig og trygt.

Verken forarbeidene til Vegtrafikkloven eller ordlyden i Vegtrafikkloven § 3 1.ledd gir noen særlig rettleiding for hvor aktsomhetsnormen skal gå. Rettspraksis vil derfor være den viktigste kilden.

6.5.3.1 Øvre grense

Vegtrafikkloven har ikke noe straffebud, lik det i § 3, som forutsetter en strengere reaksjon der personen har handlet forsettlig. Det er, som sett på ovenfor, tilstrekkelig for overtredelse at kjøringen kan føre til fare. Dette taler for at det er graden av bebreidelse ved uaktsomheten som er avgjørende for hvor strengt gjerningsmannens handling skal bedømmes, ikke hvilken skade dette fører til.

De mest alvorlige overtredelser av Vegtrafikkloven § 3 vil forligge der fører blir ansett å ha utvist mangel på aktpågivenhet i de situasjoner der ekstra aktpågivenhet kreves eller at han har utvist en bevisst hensynsløs kjøring. I Rt 1983 s. 1080 ble byrettens dom om 45 dager ubetinget fengsel opprettholdt av Høyesterett. Den tiltalte hadde holdt høy hastighet, på vanskelig føre, til tross fra advarsel fra passasjer. Førstvoterende karakteriserte den tiltaltes kjøring som ” ...hensynsløs og særdeles graverende...”.

6.5.3.2 Nedre grense

Nedad grenser Vegtrafikkloven § 3 mot den ikke straffbare uaktsomhet. Som sett under punkt 5.5.2.2 ble forholdet i Rt 1991 s. 216 ansett å ligge i den nedre grense for den straffbare uaktsomhet etter Vegtrafikkloven § 3. Av de Høyesterettsavgjørelser hvor tiltalte har blitt frifunnet vil det ofte foreligge omstendigheter hvor den skadelidte enten har oppført seg ekstraordinært og upåregnelig eller at det er snakk om et sammenfall av en rekke uheldige omstendigheter. I Rt 1985 s. 939 ble tiltalte frifunnet for overtredelse av Vegtrafikkloven § 3. Den skadelidte hadde foretatt en plutselig sving og sterk oppbremsing. Førstvoterende uttalte:

” Jeg kan da ikke se det annerledes enn at det her var oppstått en helt upåregnelig og ekstraordinær trafikksituasjon, og at domfelte ikke kan bebreides for manglende aktsomhet...”

I Rt 1982 s 1193 ble frifinnelse av en bussjåfør, som hadde kjørt på en fotgjenger i en busslomme, opprettholdt. Herredsretten omtalte forholdet som et ulykkelig sammentreff av uheldige omstendigheter. Disse omstendighetene var vanskelige veiforhold med dårlig vær og belysning, fotgjengeren var mørkt kledd og var ytterst i busslommen.

7 Den konkrete skyldgraden i Strl § 239 sammenlignet med Vtrl § 3

Hittil har jeg sett på forhold relevante ved forståelse av skyldkravet uaktsomhet, kort om det objektive gjerningsinnhold og generelt om aktsomhetsnormen i Straffeloven § 239 og Vegtrafikkloven § 3. Som nevnt er det vanskelig å stille opp en generell norm for aktsomhetsgraden ettersom denne må avgjøres på grunnlag av en helhetsvurdering av den faktiske situasjon. Under dette kapittelet vil jeg nå se nærmere på de typiske momenter som vil ha relevans ved bestemmelsen av om det foreligger straffbar uaktsomhet i forhold disse straffebudene. Selv om de ulike momenter behandles hver for seg vil det i den konkrete situasjon nesten alltid være snakk om en kombinasjon av ett eller flere. Noe også behandlingen av de vil vise. Retten vil alltid måtte foreta en avgjørelse begrunnet i en helhetsvurdering når de skal avgjøre om den tiltaltes handling hører inn under den straffbare uaktsomhet. Den generelle avgrensning til den type forhold som ”alle førere gjør seg skyldig i fra tid til annen” i forhold til Straffeloven § 239 vil nå alltid måtte taes i betraktning ved vurderingen av aktsomhetsnormen i forhold til dette straffebudet.

7.1 Den objektive norm for uaktsomhet

7.1.1 Tidsperspektivet

Hvor god tid fører har hatt til å bli oppmerksom på og tilpasse seg til en situasjon, vil alltid måtte være et moment ved helhetsvurderingen av om det foreligger straffbar uaktsomhet. Ved den bevisste uaktsomhet vil det være et spørsmål om den tid fører hadde tilsier at han burde ha forstått at den risiko han tok ikke var innenfor den tillatte risiko. Ved den ubevisste uaktsomhet vil det være et spørsmål om føreren utfra den tid han hadde burde ha tenkt over den risiko hans handling skapte.

7.1.2 Mulighet til å bli oppmerksom på forholdet

Et krav for å kunne domfelle for overtredelse av straffeloven § 239 og Vegtrafikkloven § 3 må være at føreren hadde mulighet til å bli oppmerksom på forholdet. Senere i dette avsnittet vil det vises at den ikke straffbare uaktsomhet ofte begrunnes i ekstraordinære og

upåregnelige ytre forhold eller ekstraordinær og upåregnelig oppførsel fra skadelidte, som fører til at fører ikke hadde mulighet til dette. I Rt 1979 s.113⁴³ uttalte førstvoterende:

” Men for at domfelte skal kunne felles for overtredelse av vegtrafikkloven § 31, jf. § 3 må han ha hatt mulighet for å se den forulykkede på et tidspunkt da ulykken ved aktsom kjøring kunne vært avverget, jf. bl.a. Rt 1976 s. 931 ”

Det samme prinsipp må gjelde ved overtredelse av Straffeloven § 239.

7.1.3 Vikeplikt

Når en kollisjon skjer i situasjoner der fører ikke har overholdt sin vikeplikt har dette gjennom rettspraksis blitt ansett å være et sterkt argument for at det foreligger straffbar uaktsomhet. I Rt 1963 s. 890 uttalte Høyesterett at vikeplikten er absolutt.

7.1.3.1 Påkjørsel i fotgjengerovergang

Trafikkreglene 1986 § 9 stiller opp særskilte plikter andre trafikanter har ovenfor gående. § 9 2.ledd bestemmer:

” Kjørende som krysser gangveg eller fortau, har vikeplikt for gående... Ved gangfelt hvor trafikken ikke reguleres av politi eller ved trafikklyssignal, har kjørende vikeplikt for gående som befinner seg i gangfeltet eller er på veg ut i det ”

Hensynet bak bestemmelsen må være at den som kjører foretar en mer farevekkende handling, enn det den gående gjør. Det er derfor mest naturlig å legge aktsomhetsansvaret på den kjørende.

Ved fotgjengerfelt, uten lysregulering, har andre trafikanter vikeplikt for gående. Dette er de fleste gående klar over og vil derfor innstille sin oppførsel etter dette. Mange gående vil dermed ikke se seg om før de går ut i et fotgjengerfelt. De som ser seg om vil ofte gå, selv om de ser en bil komme, fordi de har en forventning om at denne vil stanse. Det er derfor

⁴³ Dommen opphevet p.g.a. mangelfulle domsgrunner

svært viktig at førere av bil er ekstra aktpågivende når de nærmer seg et fotgjengerfelt. Dette taler for at aktsomhetsnormen bør være streng, noe som også er fastslått i praksis. I Rt 2000 s.1788 uttaler førstvoterende:

” Passering av fotgjengerfelt påkaller en særlig aktpågivenhet ”

Det vil derfor være naturlig å se på om det foreligger noen forklarende årsaker til ulykken, som kan føre tiltaltes handling utenfor den straffbare uaktsomhet.

Rt 1970 s. 495 ble frifinnelse fra byretten for overtredelse av Vegtrafikkloven § 3 opprettholdt. Høyesterett la vekt på flere forhold; at en møtende bil kan ha skjult fotgjengeren, at fotgjengeren var mørkkledd og at farten ikke var for stor tatt i betraktning av snøværet.

Når gangfeltet har lysregulering vil en sjåfør fortsatt måtte ta i beregning at en gående kan tenkes å gå på rødt. I Rt 1973 s. 1028 kjørte den fører ned en gående, som gikk på rødt. Førstvoterende uttalte:

” Det er en formildende omstendighet at fotgjenger krysset Kirkevegen mot rødt lys...Men da fotgjengeren gikk ut i kjørebanelen, var avstanden til domfeltes bil så stor at fotgjengerens bevegelse ikke var særlig upåregnelig og ikke burde komme uforvarende på bilføreren ”

Viser ellers til drøftelsen angående skadelidtes oppførsel under punkt 7.2.6

7.1.3.2 Rygging

Rygging tilsier en streng norm ved vurderingen av uaktsomhet noe også rettspraksis fremhever⁴⁴. Trafikkreglene § 11 1.ledd legger også til grunn en streng norm når de krever at fører må forvise seg om at det ikke kan oppstå fare eller skade:

⁴⁴ Rt 1985 s.16, Rt 1992 s. 1050

” Den som rygger eller vender, har vikeplikt for annen trafikant. Er utsikten ikke tilstrekkelig, må det ikke foretas rygging eller vending uten at en annen passer på eller fører ved selvsyn har forvissnet seg om at det ikke kan oppstå fare eller skade ”

Videre bestemmer trafikkreglene i § 11 2. ledd at rygging og vending er forbudt på eller ved innkjøring/utkjøring motorvei.

Ved rygging med store biler vil muligheten til å se om en person befinner seg bak bilen være enda mer begrenset enn ved mindre biler. Det vil derfor være rimelig at førere av slike biler er ekstra aktpågivende når de rygger. I Rt 2002 s. 1556 rygget en lastebilsjåfør på en person som senere døde av skadene. Førstvoterende uttalte i forhold til aktsomhetsnormen etter lovendringen i 2001:

” Men forutsetningen for at lovendringen skal få betydning er at man befinner seg innenfor det nedkriminaliserte området, og det slår ikke til i vår sak ”

Han la ved denne vurderingen særlig vekt på at tiltalte var klar over at det var andre personer til stede. Fører rygget i en hastighet karakterisert som ”ikke spesielt lav” og rygget et godt stykke til tross for at han hadde en betydelig blindesone.

I Rt 1985 s.16 ble fører frifunnet for overtredelse av Vegtrafikkloven § 3. Høyesterett la til grunn at den skadelidte hadde opptrådt så ekstraordinært og upåregnelig ved sin handlemåte og mangel på oppmerksomhet at ulykken ikke kunne bebreides den føreren som straffbart uaktsomt. Han fant grunn til å presisere at trafikkreglene ikke fikk direkte anvendelse og at det var snakk om et anleggsområde. Dette kan tyde på at hvis disse forhold hadde vært annerledes ville Høyesterett sett annerledes på bedømmelsen av hvor upåregnelig den avdødes handling kunne sies å ha kommet på tiltalte.

7.1.3.3 Veikryss

I Rt 1997 s. 1764 skyldtes dødsulykken at føreren hadde misforstått den andre bilførerens oppførsel. Han trodde den andre oppga sin forkjørsrett. Domsgrunnene var for utilstrekkelige til at Høyesterett kunne ta stilling til lovanvendelsen, men de åpnet for at det ved aktsomhetsvurderingen ved uaktsomt drap kunne tenkes tilfeller der den tiltalte kunne unnskyldes for ikke å ha overholdt vikeplikten. Dette vil kunne være der den skadelidte har opptrådt utilregnelige eller at det er snakk om et øyeblikk uoppmerksomhet.

Selv om den skadelidtes forhold er med på å bidra til ulykken for eksempel ved for høy hastighet, virker det som om Høyesterett mener det vil foreligge straffbar uaktsomhet etter Vegtrafikkloven § 3, så langt den tiltalte hadde noen mulighet til å unngå ulykken.⁴⁵

7.1.4 Forbikjøring

Trafikkreglene § 12 stiller opp flere regler om hvordan forbikjøring skal foregå og krav til førers aktsomhet. Ved forbikjøring vil den risiko som bilkjøring fører med seg økes. Det vil derfor være en streng aktsomhetsnorm som legges til grunn.

I Rt 1993 s. 1195 ble fører domfelt til 120 dagers ubetinget fengsel for bla overtredelse av Straffeloven § 239 og Vegtrafikkloven § 3. Føreren kolliderte med møtende bil da han kjørte forbi bilen foran seg på et sted hvor veibanen var merket med varsellinje om begrenset sikt. Førstvoterende uttalte:

” Når en forbikjøring bedømmes som uaktsom, er begrunnelsen nettopp faren for kollisjon med møtende trafikk. ”

Steder der det er skilting eller merking av veibanen om veiforhold relevante for forbikjøring taler for at forbikjøring her lett bør anses som straffbart uaktsomt. Særlig hvis farten var høy. Utgangspunktet må være at der det foreligger forhold som taler mot forbikjøring skal det mye til for at fører ikke blir dømt for straffbar uaktsomhet. En aktsom

⁴⁵ Se f.eks. Rt 1980 s. 492, Rt 1985 s. 744

god sjåfør ville vente med forbikjøring til omstendighetene senket sjansen for kollisjon med en møtende bil.

7.1.5 Ytre forhold

Hvor lett det er å kjøre bil er avhengig av de ytre forhold. Når det regner så hardt at en fører så vidt ser 3 meter foran seg, er det mye vanskeligere å kjøre enn på en overskyet dag med opphold. Sjansen for ulykker vil dermed være mye større. Spørsmålet blir om de ytre forhold kan påvirke grensen for hvor den objektive norm for den straffbare uaktsomhet skal gå. Vegtrafikkloven § 6 pålegger fører å avpasse farten etter forholdene. Rettspraksis viser også at det må forventes av en aktsom fører at han tilpasser sin kjøring etter de ytre forhold ved at farten senkes eller at han må utvise ekstra oppmerksomhet. Problemstillingen blir derfor å undersøke om fører i tilstrekkelig grad har tilpasset kjøringen.

I Rt 1977 s. 108 ble fellende dom for overtredelse av Vegtrafikkloven § 3 opprettholdt. De ytre forholdene var i denne sammenheng at det var tørr sne på bakken, denne virvlet opp når en møtende bil kom og tiltalte kjørte på en person. Førstvoterende uttalte om dette:

” ...domfelte måtte være klar over muligheten av at det kunne oppstå farlige situasjoner ved plutselig begrensning av sikten, og han pliktet da å avpasse farten etter det, spesielt ved passering av møtende biler ”

Andre ytre forhold kan være at det er mørkt, glatt, regner eller at et område er uoversiktlig.

I visse situasjoner kan de ytre forhold karakteriseres som ekstraordinære og upåregnelige. At ytre forhold som oppstår plutselig ikke nødvendigvis kan regnes som ekstraordinære viser Rt 1977 s. 108, sett på ovenfor. For å kunne regnes som ekstraordinære må de være av en slik karakter at fører ikke hadde noen mulighet til å se at situasjonen kunne oppstå. Da vil det være vanskelig for fører å tilpasse sin kjøring ettersom disse har karakter av upåregnelighet. Eksempler på ekstraordinære ytre forhold vil være at det er spesielt glatt akkurat på ulykkesstedet, eller at sikten blir blokkert uten at fører kunne forutse dette.

Hensynet bak en eventuell frifinnelse vil ha mye av samme årsak som når den skadelidte opptrer upåregnelig. I Rt 1983 s. 1076 frifant Høyesterett, under dissens 3-2, føreren for overtredelse av Vegtrafikkloven § 3 etter en dødsulykke. Sne og is førte til en brå overgang fra bar veibane til vanskelige føreforhold. Denne situasjonen må antas å ligge litt i grenselandet for aktsomhetsnormen etter Vegtrafikkloven § 3 ved at det kan hevdes at den tiltalte burde innsett at det ved sne kan oppstå plutselige glatte partier. Her fant altså Høyesterett at det ikke var grunn til strafferettslig bebreidelse. Selv om det i denne saken ikke ble tatt ut tiltale for uaktsomt drap var dette før aktsomhets skjerping i 1988. Situasjoner lik Rt 1983 s. 1076 må antas å høre inn under de tilfeller der lovgiver ønsket å lempe noe på aktsomhetsnormen etter Straffeloven § 239. Slik at dette tilfelle heller ikke i dag ville ført til en domfellelse for uaktsomt drap. Se også RG 2000 s. 1236 der fører ble frifunnet for overtredelse av Straffeloven § 239 og Vegtrafikkloven § 3 der lastebilen foran dannet et ”røykteppe”.

7.1.6 Den skadelidtes handling

7.1.6.1 Upåregnelig

Når den fornærmedes oppførsel kan karakteriseres som ekstraordinær eller upåregnelig ligger det nesten i selve beskrivelsen av oppførselen, at det vil være vanskelig for en bilfører å utvise aktsomhet i forhold til dette. Si for eksempel at en bilfører kjører med normal hastighet og legger merke til at en gruppe på tre menn går på fortauet. Det føreren ikke vet er at disse har et veddemål som går ut på at den ene av mennene skal løpe over veien. Så når dette skjer kommer det helt uforberedt på bilføreren. Hvordan skal føreren kunne avpasse kjøringen etter en oppførsel som fremstår som fullstendig unormal? I et slikt tilfelle ville antagelig få førere kunne unngått ulykken. Det vil da virke lite rimelig at den fører som er så uheldig at han tilfeldigvis kommer ut for denne skadelidte skal straffes for dette.

Det vil særlig kunne oppfattes urimelig å belaste en slik fører med en så streng betegnelse som uaktsomt drap. I brev fra riksadvokaten 29.03.2000 til Justisdepartementet viser riksadvokaten til at det fra påtalemyndighetenes side ofte vil bli tatt ut påtale etter Vtrl § 3,

og ikke Strl § 239 der ekstraordinær eller ulovlig trafikkadferd fra den avdøde spiller en vesentlig rolle i årsaken til ulykken.

Er den avdødes upåregnelige oppførsel medvirkende årsak til ulykken vil ofte kravet om at uaktsomheten også må omfatte dødsfølgen og kravet om årsakssammenheng ikke være oppfylt. I Rt 1991 s.196 der den avdøde krysset veien i et sperrefelt, gav høyesterett støtte til byrettens uttalelse:

” Retten finner imidlertid å måtte legge til grunn at det ikke kan sees å være noen naturlig sammenheng mellom tiltaltes uaktsomhet i dette tilfelle og den dødsulykke som fant sted...Retten finner det naturlig å karakterisere avdødes egen handlemåte som den direkte årsak til ulykken. Selv om tiltalte var blitt oppmerksom på fotgjengeren i tide, men valgte å fortsette i samme fart, ville det ikke kunne tilregnes tiltalte som uaktsomt at han ikke regnet med den mulighet at kjøringen ville føre til dødsulykke ”

Selv om uaktsomheten for domfellelse etter Vegtrafikkloven § 3 ikke trenger å omfatte dødsfølgen vil ikke enhver situasjon, der upåregnelig oppførsel fra den skadelidte fremstår som en vesentlig del av årsaken til ulykken, føre til domfellelse. Grensen må trekkes mot det hendelige uhell. I Rt 1973 s. 1378 opphevet Høyesterett en frifinnende dom fra Herredsretten. En bilist som skulle svinge over veien kolliderte med en motorsyklist. Førstvoterende uttalte følgende om Herredsrettens avgjørelse:

” Flertallet har festet seg en del ved motorsyklistens forhold; men muligheten av feil også fra denne kan ikke lede til at bilføreren frifinnes, når det, som i dette tilfelle ikke er noe som tyder på at motorsyklisten har dukket opp og kjørt frem mot tiltalte på en så ekstraordinær og upåregnelig måte at tiltalte ikke hadde mulighet for å ta hensyn til ham ”

I Rt 1977 s. 1232 ble frifinnende dom fra herredsretten opprettholdt der en pike på 4 år helt plutselig løp ut i veien. Begrunnelsen var at to eldre barn, som hadde sett bilen komme, holdt piken i hendene og at hennes mor uttalte at hun var spesielt rask og uvøren.

Ved spørsmålet om når den avdødes handling kan anses å være upåregnelig og ekstraordinær vil det være av betydning om den skadelidte var et barn. Det vil også være av betydning hvor gammelt barnet var. I Rt 1977 s. 1232 var de to andre barna 12 år. Der ble det altså ansett som at de var gamle nok til at fører kunne forvente at de ikke plutselig skulle løpe ut i veien. Man kan tenke seg samme situasjon som nevnt ovenfor, men denne gangen er det tre barn som går på fortauet. En bilfører vil ikke kunne ha samme forventning til at et barn skal handle rasjonelt, som han med rimelighet ville kunne ha ovenfor en voksen. I denne situasjonen vil det derfor være naturlig at bilfører tenker over at barnet plutselig kan løpe ut i veien. Dette tilsier et strengere krav til aktsomhet. Han burde kanskje sette ned farten og holde foten klar over bremsen. I trafikkreglene § 13 2.ledd litra a pålegges kjørende tilstrekkelig liten fart, og eventuelt stans, ved passering av barn som er i eller på veien. Også rettspraksis viser at kravet til aktsomhet skjerpes når den skadelidte er et barn.⁴⁶ Når den skadelidte derfor er et barn vil aktsomhetskravet til bilfører etter både Vegtrafikkloven § 3 og Straffeloven § 239 være strengere, slik at det vil være vanskeligere å hevde at oppførselen var upåregnelig.

Hvis bilfører er usikker på om personen han ser er voksen eller barn vil det være naturlig å kreve at han tar utgangspunkt i verst tenkelige scenario, og dermed tilpasser kjøringen til som om det var et barn. I Rt 1970 s. 621⁴⁷ hvor fører stod tiltalt for overtredelse av Vegtrafikkloven § 3 uttalte førstvoterende for flertallet:

” Han pliktet da å ta den mulighet i betraktning at det var barn og innrette kjøringen etter det ”

⁴⁶ Se f.eks. Rt 1962 s. 232, Rt 1977s.287

⁴⁷ Dissens 3-2

Mindretallet pekte på at Herredsretten ikke hadde funnet det bevist at sjåføren hadde sett noen barn leke i området. Hensynet til prevensjon taler imot at dette vil være en riktig begrunnelse å bruke ved vurderingen Hvis bilfører kan bruke som unnskyldning at han ikke hadde sett andre barn i området og dermed automatisk antok at personen han så var en voksen vil dette kunne føre til mer uforsiktig kjøring. På den annen side vil en slik type feilvurdering være typisk for det mange aktsomme sjåførere gjør seg skyldig i. Det vil derfor være naturlig at man i slike situasjoner frifinner fører for overtredelse av Straffeloven § 239.

7.1.6.2 Ulovlig

En bilfører vil stort sett regne med at de andre trafikantene følger lovpålagt oppførsel. Hvis den skadelidte opptrer ulovlig, og med dette muliggjør ulykken, kan det hevdes at dette må fremstå som så spesielt og uforventet for føreren at man ikke med rimelighet kan forvente at han burde utvist bedre aktsomhet. Spørsmålet blir om den fornærmedes ulovlige oppførsel automatisk skal likestilles med så upåregnelig at fører ikke med rimelighet hadde mulighet til å ta hensyn til dette. I Rt 1983 s. 832 uttalte Høyesterett at selv om den skadelidte hadde opptrådt ulovlig kunne ikke dette i seg selv være avgjørende for om det forelå straffbar uaktsomhet fra tiltaltes side. Rt 2002 s.1139⁴⁸ viser hvordan ulovlig oppførsel fra den skadelidte i seg selv ikke kan være tilstrekkelig til kategorisk å si at den tiltalte er uten skyld, men at det kan føre til frifinnelse etter Straffeloven § 239 fordi den avdøde ulovlige oppførsel fører til at kravet om uaktsomhet i forhold til dødsfølgen ikke er oppfylt.

7.1.7 Bilens hastighet

Hvilken hastighet fører har holdt vil kunne deles inn i spørsmål om hastigheten i seg selv er tilstrekkelige til å ligge innenfor den straffbare uaktsomhet og om farten var tilstrekkelige tilpasset til forholdene.

⁴⁸ Drøftes under punkt 7.2.7

Når hastighet i seg selv er årsak til en ulykke, og andre momenter ikke spiller inn, må det som utgangspunkt regnes at den som har holdt seg til en hastighet beskrevet ved skilting og tilpasset de ytre forhold er utenfor den straffbare uaktsomhet. Kjører en bilist i 80 km/t på motorveien og en person som kommer ut i veibanen blir påkjørt, kan ikke det forhold at bilisten ikke hadde kjørt på personen hvis han hadde kjørt i 40 km/t i stedet bebreides sjåføren. Hvis en sjåfør som kjører 80 km/t i et boligområdet kjører ned og dreper en person vil han derimot som oftest ha utvist straffbar uaktsomhet. Fører har i denne situasjon bevisst tatt en så stor sjanse at denne må ligge utenfor den tillatte risiko. I Rt 2002 s.1139 ble tiltalte frifunnet i Høyesterett der den avdøde ikke hadde overholdt vikeplikten. Den tiltalte hadde holdt litt for høy hastighet. Førstvoterende pekte på at det ville føre til en for streng aktsomhetsnorm hvis enhver overtredelse av hastighet på forkjørsvei skulle føre til domfellelse for uaktsomt drap. Etter dennes syn måtte det foreligge noe mer konkret kritikkverdig ved kjøringen for at fører skal ha utvist uaktsomhet i forhold til dødsfølgen. Denne avgjørelsen må sees i sammenheng med at den avdøde opptrådte ulovlig og dermed var en konkret medvirkende årsak til ulykken. Det var også snakk om en høyhastighetsvei med forkjørsrett. Kjøring litt over fartsgrensen på en slik vei, må bedømmes annerledes enn kjøring over fartsgrensen for eksempel på en vei med 30 km/t i et boligområde.

Som allerede sett vil spørsmålet om hastighet ofte være påvirket av andre momenter; i forhold til de ytre forhold og faremomentet ved vikeplikt og barn i nærheten. Problemstillingen blir om fører kan sies å ha innberegnet en tilstrekkelig sikkerhetsmargin. Dette må bli en konkret vurdering utfra den enkelte situasjon. Sikkerhetsmarginen man pålegger en fører må ligge innenfor det som kan anses realistisk. Man kunne unngå ulykker ved å bestemme at det aldri var tillatt med hastighet over 5 km/t, men dette har lovgiver tydeligvis ikke funnet ønskelig. Da hadde vel også mye av hensikten med å tillate bilkjøring forsvunnet. Stort sett vil førers valg av hastighet være et bevisst valg og er dette valget uaktsomt vil også kjøringen være uaktsom. Hvilken sikkerhetsmarginen fører bør beregne er variabel etter den faktiske situasjon i den enkelte sak.

7.1.8 Forhold ved bilen

7.1.8.1 Teknisk svikt

Når en bil plutselig får tekniske problemer og dette er hovedårsaken til en ulykke vil det sjeldent foreligge straffbar uaktsomhet fra fører. Teknisk svikt kan for eksempel være at bremsene slutter å fungere eller rattet låser seg. En fører kan ikke klandres for å kjøre inn i bilen foran når dette skyldes at bremsene plutselig slutter å fungere, og han ellers kjørte fornuftig når dette ikke var et forhold han burde vært klar over før han startet å kjøre.

Vegtrafikkloven § 23 1.ledd pålegger fører:

” Før kjøringen begynner, skal føreren forvisse seg om at kjøretøyet er i forsvarlig og forskriftsmessig stand og at det er forsvarlig og forskriftsmessig lastet. Han skal sørge for at kjøretøyet også under bruken er i forsvarlig stand og forsvarlig lastet.”

Uaktsomheten ligger da i selve kjøringen, det vil ikke ha noe å si om fører har utvist tilstrekkelig aktsomhet i forhold til svikten når denne først inntreffer. Problemstillingen vil derfor være når førers valg av å kjøre kan sies å være straffbart uaktsomt.

7.1.8.2 Bilens farepotensiale

Når en fører gjør bruk av en bil som har tilhenger eller kan kategoriseres som vogntog øker farepotensialet både for at det lettere kan skje en ulykke og at ulykken blir alvorlig. Det burde derfor føre til at aktsomhetsnormen er strengere. Dette har også blitt lagt til grunn i rettspraksis. I Rt 1999 s. 1985⁴⁹ ble det fra førstvoterende pekt på det aktsomhetsnorm man må kunne forutsette av førere av større biler:

” Det er imidlertid ubestridt at et vogntog har et stort farepotensial, og at det må kreves en meget høy grad av aktsomhet av føreren av vogntoget...”

⁴⁹ Dissens 4-1 opphevet på bakgrunn av manglende domsgrunner

Se også Rt 2002 s. 1556 drøftet under punkt 7.1.3.2

7.1.9 Yrkessjåfører

Ordlyden i Straffeloven § 239 stiller ikke opp noe strengere krav for visse utøvere. Kjøring av visse type kjøretøy for eksempel buss eller trikk krever imidlertid andre ferdigheter enn vanlig bil.

Ved aktsomhetslemplingen i 2001 ble det i forarbeidene brukt betegnelsen ”hverdagsbilist” ved den generelle aktsomhetslempelsen av type feil som alle førere gjør seg skyldig i. På bakgrunn av dette kan det tenkes at lempingen kun gjaldt for de vanlige bilistene. Om dette var en bevisst ordbruk eller ikke sier imidlertid forarbeidene ikke noe om. Det vil ikke fremstå som rimelig å sette en strengere aktsomhetsnorm for gruppen yrkessjåfører enn andre kun på bakgrunn av at de er yrkessjåfører. Det vil være like lett for de å ha et øyeblikks uoppmerksomhet som andre førere. Jeg kan ikke se at rettspraksis har oppfattet dette noe annerledes. Henvisningen til den skjerpede aktsomhetsnorm av førstvoterende i Rt 2002 s. 709 for ”yrkessjåfører i tunge biler, hensett til den økte risiko for alvorlige skader som kjøretøyene medfører” må sees som en henvisning til bilens farepotensial. Ikke hvem som er fører. Det kan også her vises til Rt 2005 s. 586. Fører var her en trikkesjåfør. Høyesterett diskuterte ikke spørsmålet om den betydning dette ville ha ved aktsomhetsnormen, men viste til Tingsrettens uttalelse om at det ved trikkeførerens handling ikke var snakk om et øyeblikks uoppmerksomhet. Som etter lovendringen i 2001 ikke lenger var straffbar uaktsomhet etter Straffeloven § 239. Dette tyder på at lempingen både gjelder for yrkessjåfører og andre.

7.2 Den subjektive norm for uaktsomhet

7.2.1 Førers kjennskap til området

Førerens kjennskap til området vil alltid måtte vurderes utfra en subjektiv norm, fordi det må bestemmes ulikt fra person til person. Den skiller seg ut fra de andre subjektive vurderinger ved at den kan påvirke den objektive normen for aktsomhet. Dette momentet stiller dermed opp både et spørsmål om kjennskap til området stiller strengere krav til fører og om kjennskap kan være grunnlag for subjektiv unnskyldning.

Det må være klart at hvis en fører kjenner til at gående kommer veldig plutselig i en gitt fotgjengerovergang eller at det blir spesielt glatt i et gitt kryss når det regner stiller dette strengere krav fører. I Rt 2005 s. 586⁵⁰ kjørte en trikkefører på en syklist i en rundkjøring. Trafikkbildet ble omtalt som komplisert og uoversiktlig. Tingsretten la til grunn i sin dom at trikkeføreren var kjent med trafikkforholdene og at det dermed krevdes at hun innrettet sin kjøring etter dette.

Samtidig kan det også hevdes at hvis en fører ikke kjente til området, må han være ekstra oppmerksom fordi han da burde være klar over at mange situasjoner kan komme mer overraskende på han enn i områder han er kjent. Dette ble lagt til grunn i Rt 1974 s. 1156 der fører kjørte i mørke, på glatt vei hvor han ikke var kjent.

Hvis fører er lokalkjent vil det allikevel i visse situasjoner være grunn til å unnskyldte føreren. Han kan ikke forvente at de andre bilistene eller andre trafikanter vil ha en oppførsel som stemmer overens med den vanlige "rutine" i et spesielt område. Men hvis den andre trafikant samtidig til en viss grad handler ekstraordinært vil disse momentene sammenlagt kanskje kunne danne grunnlag for at det kan forligge ikke straffbar uaktsomhet. I Rt 1991 s. 888 der fører hadde kjørt på bilen foran, ble noe av grunnen til manglende oppmerksomhet fra dennes side forklart med at sjåføren foran stanset for å ta av inn en avkjørsel, som ikke lenger var i vanlig bruk. Når bilen foran derfor stoppet for å kjøre inn på denne veien, kom dette uventet og overraskende på denne føreren. Dette ble bemerket, men ikke tillagt noe særlig vekt ved bestemmelsen av om det foreligger uaktsomhet. Dette må sees i sammenheng med at førstvoterende uttalte at man må alltid regne med at bilen foran kan bremse opp uventet.

7.2.2 Oppmerksomhet

Kravet til en førers oppmerksomhet er et strengt krav. Ved å tillate bilkjøring er det en uunngåelig konsekvens at dette vil føre til skader og dødsfall. Når en person derfor velger å

⁵⁰ Anke over straffutmålingen

inngi seg på en aktivitet med så stort farepotensial må det også være rimelig å forlange at han konsentrerer seg om kjøringen. Har fører derfor utvist langvarig mangel på oppmerksomhet vil dette forhold anses som så graverende at han har utvist straffbar uaktsomhet. Selv et øyeblikk manglende oppmerksomhet vil stort sett føre til at aktsomhetsnormen i Vegtrafikkloven § 3 er overtrådt. Ved vurdering av aktsomhetsnormen i Straffeloven § 239 er det mer tvilsomt om et øyeblikks uoppmerksomhet alene er tilstrekkelig for domfellelse. Et viktig moment ved bedømmelsen vil være hvorfor oppmerksomheten var fraværende. Om fører hadde oppmerksomheten på noe helt annet eller om han feilplasserte oppmerksomheten om en annen trafikksituasjon. Justisdepartementet uttalte i Ot.prp. 2000-20001 nr 46 at et øyeblikks uoppmerksomhet ikke uten videre burde føre til domfellelse etter Straffeloven § 239. De vektla at det ved denne bedømmelse burde årsaken til den kortvarige mangel på oppmerksomhet spille en rolle.

I brev fra riksadvokaten 29.03.2000 til Justisdepartementet ble saker der fører har konsentrert sin oppmerksomhet om forhold som er kjøringen uvedkommende, fremhevet som ett av de typiske momenter der påtalemyndighetene på bakgrunn av innsamlet praksis vil ta ut tiltalte etter Straffeloven § 239. Mens det ved en kortvarig feilfordeling av oppmerksomheten som oftest vil bli tatt ut tiltale etter Vegtrafikkloven § 3.

Justisdepartementet fremhevet at det ved enkelte av domfellelsene for Straffeloven § 239 der tiltalte kortvarig hadde konsentrert sin oppmerksomhet om forhold uvedkommende for kjøringen virket noe strengt.⁵¹ Jo lenger fører har konsentrert sin oppmerksomhet om forhold uvedkommende kjøringen, jo mer taler dette for at det foreligger straffbar uaktsomhet. Men selv om fører kortvarig har konsentrert sin oppmerksomhet om ikke trafikale forhold, som radio eller varmeapparat, vil ikke dette automatisk føre til at han har utvist straffbar uaktsomhet.

Før lovendringen av 2001 forelå det flere dommer der fører ble ansett å ha utvist straffbar uaktsomhet fordi oppmerksomheten var feilplassert i trafikkbildet. I Rt 1990 s. 1021 ble føreren domfelt for uaktsomt drap. Han konsentrerte sin oppmerksomhet om en

⁵¹ Ot.prp. nr 46 (2000-2001)

motorsykkkel som kom inn fra hans høyre side i stor hastighet. Samtidig stanset trafikken opp. Den tiltalte kjørte inn i bilen foran hvor en person som resultat døde. Høyesterett kom til at det forelå straffbar uaktsomhet selv om den manglende oppmerksomheten ble karakterisert som:

” ...En kortvarig feilfordeling av oppmerksomheten mellom trafikkenhetene....”

Johs Andenæs kritiserte denne dommen, hvor han mente det ikke forlås den subjektive bebreidelse nødvendig for straffbar uaktsomhet:

”.. Grunnen til feilaktig kjøring er i slike tilfeller rett og slett at sjåføren ikke var en god nok sjåfør. Det mangler derfor grunnlag for den bebreidelse som bør være en forutsetning for straff...”⁵²

Andenæs kritikk av dommen må forstås som en kritikk av den aktsomhetsnorm som Høyesterett her legger til grunn. At grensen for den tillatte risiko er blitt for snever. Spørsmålet vil måtte være om fører i dette tilfelle burde tatt i betraktning at bilen foran kunne stanse plutselig, noe som bilførere bør være forbredt på, og dermed kanskje stanse når motorsykkelen kom fra høyre. At en slik aktsomhetsnorm anses for streng er noe annet.

I Rt 2000 s. 1785, som førte til fellende dom, kommenterte førstvoterende at det ikke forelå noen opplysninger om andre trafikkforhold forhold som krevde særlig oppmerksomhet. Dette kan tolkes som at han holdt spørsmålet åpent om situasjonen ville bedømmes annerledes hvis dette hadde vært tilfelle.

I Rt 1991 s.216 ble fører dømt til 60 dagers betinget fengsel for overtredelse av Straffeloven § 239 og Vegtrafikkloven § 3. Føreren, som kjørte lastebil, svingte til venstre i et veikryss og kolliderte med bil i motgående kjørefelt. Høyesterett sa seg enig med Herredsretten i at den andre bilens hastighet tilsa at denne ville komme ”svært brått på

⁵² Johs Andenæs, Alminnelig strafferett 2004 s. 249

enhver bilfører”. De kom allikevel til at det forelå straffbar uaktsomhet. Førstvoterende uttalte følgende:

” Han [den tiltalte] utviste ikke tilstrekkelig oppmerksomhet da han startet svingningen uten å forvise seg om at det ikke kom biler i mot. Men domfeltes forhold må sies å ligge i nedre sjikt for den uaktsomhet som rammes av straffelovens § 239 og vegtrafikklovens § 3.
”

Her legger altså retten til grunn at når tiltalte ikke så bilen må dette ha skyldtes en eller annen form for uoppmerksomhet, samtidig som andre momenter utenfor tiltaltes kontroll har spilt inn ved ulykken. Andre forhold som ble lagt til grunn ved dommen var at det var dårlig sikt, uoppmerksomhet kunne skyldes sollyset, den avdøde holdt høy hastighet og at det var et uoversiktlig veikryss. I denne saken ble det avgjørende at oppmerksomheten ikke kunne antas å være tilstrekkelig til å ligge under den nedre grense for straffbar uaktsomhet etter Straffeloven § 239 og Vegtrafikkloven § 3. Den tiltalte kunne, etter Høyesteretts mening, unngått ulykken.

I Rt 2002 s. 190 la Høyesterett til grunn at situasjoner lik den i Rt 1990 s. 1021 og 1991 s. 216, på bakgrunn av forarbeidene, nå vil ligge utenfor den straffbare uaktsomhet ved uaktsomt drap. Det lille øyeblikks uoppmerksomhet og feilplassering utvist av de domfelte i disse sakene ville ikke føre til en domfellelse i dag.

7.2.3 Aksept av risiko

Tidligere i oppgaven har jeg sett på i hvilke situasjoner en tredjemanns oppførsel kan spille inn ved relevante spørsmål om den straffbare uaktsomhet. Hvis den som har vært med i bilen kan sies å ha bidratt til dødsulykken vil spørsmålet være om det kan foreligge medvirkning. Hvis den avdøde ved sin oppførsel kan sies å vesentlig ha bidratt til ulykken, men ikke hatt noen kontakt med fører eller dennes kjøring, blir det et spørsmål om hvilken påvirkning dette har ved aktsomhetsvurderingen. En tredje situasjon kan tenkes der en passasjer kan sies å ha bidratt til kjøringen. Han er den eneste som ble skadet og døde som

følge av dette. Spørsmålet blir om den avdødes aksept av risiko vil kunne ha innvirkning på den tillatte risiko. Slik at det anses greit at fører tok større sjanser fordi den andre også var med på dette. Drøftelsen her knytter seg bare til Straffeloven § 239. Vegtrafikkloven § 3 er et faredelikt.

Vi kan tenke oss følgende situasjon; To venner drar fra en fest etter å ha drukket store mengder alkohol. Passasjeren er fullt klar over at bilfører er sterkt beruset og sitter å maser på føreren om å kjøre stadig raskere. Bilen kjører av veien og passasjeren dør, men ingen andre utsettes for fare. Spørsmålet blir om det da er rimelig at fører skal tiltales for uaktsomt drap.

Straffeloven § 235 1.ledd fritar⁵³ gjerningsmannen for ellers straffbar handling etter Straffeloven §§ 228 og 229 når det forligger samtykke til handlingen fra den skadelidte:

” Straf efter §§ 228 og 229 kommer ikke til Anvendelse, naar Handlingen er foretaget med nogen, som deri har samtykket ”

Denne bestemmelsen gjelder kun for forsettlige handlinger, ikke uaktsomme. Og kun for de nevnte straffebud, for eksempel er ikke Straffeloven § 233, som har nedre grense mot uaktsomme drap, tatt med. Straffelovgivningen er basert på synet at et menneskes liv er noe av det mest verdifulle samfunnet ønsker å beskytte. Dette avspeiles ved at det er her vi finner mange av de høyeste straffeutmålings alternativene. Et stadig omdiskutert tema er de såkalte medlidenhetsdrapene. Det typiske tilfelle her vil være en dødssyk person, uten mulighet for helbredelse, som ønsker hjelp til å dø litt før sykdommen tar livet. Disse er fortsatt straffbare etter Straffeloven § 236 1.ledd. Å hjelpe en person som selv ønsker å dø, er bebyrdet med straff. Da er det også rimelig at det mer klandreverdige, tiltalte bidrar til døden der personen ikke selv ønsker det, er straffbart. Det er et prinsipp i norsk strafferett at samtykke ikke fører til frifinnelse der et liv er tatt. At samtykke ikke kan føre til frifinnelse for uaktsomt drap er slått fast i rettspraksis. Den innvirkning det kan ha på straffreaksjonen vil drøftes under avsnitt 8. I Rt 1987 s. 835 uttalte førstvoterende:

⁵³ Det vil kunne være visse begrensning i hovedregelen. Viser her til Rt 1991 s. 444

”...avdøde i stor grad var aktiv under kjøringen...Jeg kan ikke se at dette forhold kan tillegges særlig stor vekt. ”

Et tilleggsmoment her må være at det vil være problematisk i praksis å slå fast om det foreligger samtykke ved uaktsomt drap. Personen som har akseptert risikoen vil sjeldent ha en klar oversikt over hva han har samtykket til. Noe som også kan forklare hvorfor man i rettspraksis bruker uttrykket ”aksept av risiko” og ikke ”samtykke”.

7.2.4 Føreren har vært påvirket av rusmiddel

Det er sikker rett at der fører er under selvforskyldt påvirkning av alkohol kan dette ikke være en unnskyldning for uaktsom kjøring. Straffeloven § 42 3.ledd slår fast at i tilfeller ved selvforskyldt rus skal tiltalte bedømmes som om han var edru. Dette gjelder også ved overtredelser av Vegtrafikkloven § 3 jf Straffeloven § 1. Det kan tenkes tilfeller der fører er helt uforskyldt beruset, ved for eksempel at en annen har lurt i føreren alkohol uten dennes viten. Andenæs taler for at den føreren i slike tilfeller ikke bør holdes ansvarlig for de nedsatte evner som følge av dette⁵⁴. I praksis vil denne type tilfeller sjeldent oppstå. Det vil være vanskelig for en fører å hevde at han var så beruset at han ikke var klar over at han ikke burde satt seg i bilen i utgangspunktet. I Rt 1977 s. 831 opphevet Høyesterett deler av Lagmannsrettens dommen fordi Lagmannen i rettsbelæringen hadde gitt uttrykk for at det ved høy promille ikke var nødvendig å konstantere om selve kjøringen var uaktsom. Promille i seg selv kan ikke påvirke den objektive norm. Påtalemyndigheten må bevise både at fører var påvirket og at kjøringen var uaktsom. Promille vil kunne være et skjerpende forhold ved straffeutmålingen.

⁵⁴ Johs Andenæs, Alminnelig strafferett 2004 s. 322

7.2.5 Fører sovner

Det er vanskelig å tenke seg situasjoner der en fører med vilje legger seg til å sove mens han kjører bil. Og hvis dette var tilfelle spørres det om førers handling vil anses som forsettlig. Fører kan imidlertid være så trett at han plutselig sovner uten at han rekker å reagere ved å stanse bilen. Vegtrafikkloven § 21 1.ledd stiller opp et alminnelig krav om førers plikt til å unngå kjøring når han ikke er skikket til dette bla på grunn av tretthet. Den plikt som blir pålagt fører i denne bestemmelsen må også gjelde ved bedømmelse av om det foreligger straffbar uaktsomhet etter Straffeloven § 239. I Rt 2002 s. 709 opprettholdt Høyesterett Lagmannsrettens fellende dom for overtredelse av Vegtrafikkloven §§ 3 og 21 og Straffeloven § 239. Den tiltalte ble funnet skyldig i å ha utvist straffbar uaktsomhet ikke på grunnlag av selve påkjørselen, men etter en helhetsvurdering av ukene før ulykken som tilsa at å kjøre i seg selv var uaktsomt. Høyesterett pekte på det forhold at tiltalte jobbet svært lange dager, med tungt arbeid og følte seg slapp og utslitt.

7.2.6 Sykdom, nedsatt førerlighet, alder

Ovenfor uttalte jeg at en fører neppe legger seg ned og sover med vilje, men hva hvis fører lider av narkolepsi? Dette vil være en sykdom som fører ikke "kan noe for". Allikevel vil ikke dette kunne anses som en unnskyldning som fører til at handlingen kommer utenfor den straffbare uaktsomhet. Med den type lidelse vil det å kjøre i utgangspunktet være strafferettslig å bebreide fører. Mindre ekstreme lidelser kan tenkes, som for eksempel nedsatt syn eller hørsel. I Rt 1994 s. 770 hadde tiltalte som følge av stær på begge øyne, redusert syn i den grad at det så vidt tilfredsstilte kravene til førerkort. Førstvoterende uttalte:

" Domfelte var klar over at hans synsevne var redusert og at han var utsatt for å bli blendet. Han hadde da plikt til å innrette sin kjøring etter dette. Uansett om man, som lagmannsrettens flertall, legger til grunn at han utviste bevisst uaktsomhet, eller om hans uaktsomhet anses ubevisst, er det tale om en markert svikt i den aktsomhet om må kreves av en bilfører. "

For at sykdom eller handikap skal kunne hevdes som unnskyldning må dette derfor være betinget at det spilte inn på en slik måte at det var umulig for fører å forutse og dermed være mer aktpågivende. Et slik tilfelle er der fører plutselig får hjerteattakk. Høy alder vil kunne føre til at fører var ute av stand til å forstå at han ikke burde kjørt.

7.2.7 Kjøreeerfaring

Selv om en fører må utvise ett visst mestringsnivå for å få førerkort, kan det vanskelig betviles at de fleste blir bedre sjåførere etter hvert som de får mer øvelse. Det kan da virke litt urimelig å stille samme krav til aktsomhet som de man ville stille til en erfaren fører. Den utrente fører vil ikke ha samme erfaringer å trekke fra for å oppnå en god forståelse av en trafikksituasjon. Samtidig kan man, som ved når fører har en lidelse, si at uerfarenhet stiller strengere krav til aktpågivenhet og forsiktighet. Det vil ofte være unge mennesker som har lite kjøreeerfaring, så denne problemstillingen faller ofte sammen med spørsmålet om alder skal påvirke den subjektive norm. I Rt 1983 s. 1080 uttalte førstvoterende:

” Domfeltes unge alder...kan ikke her gi plass for en betinget reaksjon eller noen reduksjon av fengselsstraffens lengde. Hensynet til den alminnelige lovlydighet må i saker av denne art, ikke minst overfor unge bilførere, tillegges stor vekt. ”

I Rt 1989 s. 789 uttalte Høyesterett at det var i overensstemmelse med rettspraksis når herredsrettens formann presiserte at det var langt fra noe unnskyldende moment at den tiltalte var 18 år og kun hadde hatt førerkort i 3 måneder.

Et rimelig utgangspunkt må være at der det er snakk om en kortvarig feilfordelig i trafikken burde uerfarenhet komme tiltalte til gode. Mens der det er klar mangel på aktpågivenhet eller der det er snakk om hensynsløs kjøring kan uerfarenhet ikke komme tiltalte til gode.

8 Straffeutmålingen

Ved begge straffebud legger lovgiver opp en øvre og nedre ramme for hvilken straff gjerningsmannen kan domfelles til, men innenfor disse rammene har domstolen fritt skjønn.

For domfellelse etter straffeloven § 239 straffes gjerningsmannen med:

”...fengsel inntil 3 år eller under særdeles skjerpende omstendigheter inntil 6 år. Under særdeles formildende omstendigheter kan bøter anvendes.”

Lovgiver har her lagt en løs føring på domstolenes skjønn ved at den ved særdeles skjerpende omstendigheter skal øke straffetiden og at den ved særdeles formildende omstendigheter kan bruke bøtestraff. De har ikke gitt noen nærmere bestemmelse av hvilke omstendigheter som burde trekke i den ene eller andre retning.

Straffeloven § 239 bestemmer at bøter kan anvendes ved svært formildende omstendigheter, men hensynet til den alminnelige rettsfølelse og den avdødes nærmeste tilsier at dette alternativet burde brukes med forsiktighet. Hvis man først kommer til at bebreidelsen er av en så seriøs karakter at gjerningsmannen burde bebyrdes med en dom for uaktsomt drap, virker det lite rimelig å si at den andre personens liv ikke er verdt mer enn en bot. Samtidig vil muligheten til å gi lav straff gjøre det enklere å domfelle de personer som har utvist en liten grad av uaktsomhet. Men hvis grensen for den straffbare uaktsomhet skal legges så lavt at det vil være urimelig å gi de laveste grader av overtredelse annen straff enn bot, vil dette kunne sees som et argument for at aktsomhetsnormen er for streng. Det ble også i forarbeidene⁵⁵ til endringen i Straffeprosessloven i 1988 vektlagt at det var ønskelig å skjerpe straffereaksjonen ved domfellelse for uaktsomt drap.

For domfellelse etter vegtrafikkloven §§ 31 jfr 3 straffes gjerningsmannen med:

⁵⁵ Ot.prp. nr 66 1987-1988

” ...bøter eller med fengsel inntil et år, dersom forholdet ikke går inn under strengere straffebud. ”

At øvre strafferamme er lagt så mye lavere i Vegtrafikkloven § 3 mener jeg taler for at det er rimelig at aktsomhetsnormen er lavere her, enn ved bruk av Straffeloven § 239.

Der gjerningsmannen finnes skyldig både etter Straffeloven § 239 og Vegtrafikkloven § 3 vil det være strafferammen etter § 239 som skal benyttes jf Vegtrafikkloven § 31 1.ledd. Straffeloven §§ 62 og 63 setter imidlertid opp spesielle regler for utvidelse av strafferammen og minstestraff ved idealkonkurrens.

Det vil aldri være grunnlag for mild straff på bakgrunn av usikkerhet om tiltalte er skyldig. Er domstolen usikker på om normen for den straffbare uaktsomhet er overtrådt, er den nødt til å la den rimelige tvil komme tiltalte til gode og avgi frifinnende dom.

Der man finner den tiltalte skyldig, vil den grad av bebreidelse man mener gjerningsmannen har utvist være et moment ved straffeutmålingen. Ligger derfor gjerningsmannens handling i det nedre sjikt for den straffbare uaktsomhet taler dette for å avgi en mildere straff, enn der gjerningsmannens handling ligger nært den øvre grense. Rt 1990 s. 1270 er et eksempel på at det ved sterk klandreverdigg oppførsel fra gjerningsmennene ble idømt en unormalt høy straffereaksjon for uaktsomt drap. Straffeutmålingen vil på denne måte kunne bidra til en bedre forståelse av hva som anses som nedre og øvre grad av den straffbare uaktsomheten. Men dette er kun et utgangspunkt. Det vil være mange andre forhold som kan spille inn ved straffereaksjonen. Andre forhold vil være media oppmerksomhet, gjerningsmannens familieforpliktelser, gjentakelse osv. Det å betrakte straffeutmålingen som rettesnor for hvor aktsomhetsnormen går, burde derfor utøves med forsiktighet.

De forhold som tradisjonelt vil kunne innvirke på straffeutmålingen vil i mange tilfeller være de samme sett på ovenfor under punkt 7.2 ved drøftelsen av individuelle forhold ved føreren. Der de subjektive forholdene ved en person ikke er tilstrekkelig til å anse

uaktsomheten som unnskyldelig, vil de allikevel kunne være et moment ved vurderingen av hvilken straff gjerningsmannen ”fortjener”.

Som allerede sett vil aksept av risiko fra den avdøde ikke ha innflytelse på aktsomhetsnormen. Men reelle hensyn taler for at det er mer straffverdig å bidra til en helt uskyldig persons død, enn en som selv har vært med på handlingen. Med straffverdig mener jeg her hvilken grad av bebreidelse det utfra et verdimessig synspunkt vil virke naturlig å bedømme handlingen etter. I situasjoner der den avdøde i stor grad har bidratt til den farlige kjøringen vil det være mindre grunn til bebreidelse av gjerningsmannen enn der han ved uvetting kjøring kjører ned en ”uskyldig” forbipasserende. I Rt 1997 s. 436 uttalte førstvoterende:

” Lagmannsrettens flertall har ved straffeutmålingen tatt noe hensyn til at de to avdøde hadde akseptert en risiko ved sin holdning...Jeg er enig i at denne omstendighet – som bare har betydning i forhold til overtredelse av straffeloven § 239 – bør tilsi en noe lavere straff enn hva tilfellet ville ha vært dersom ulykken hadde rammet utenforstående personer. ”

Det samme hensyn ble også vektlagt i Rt 1992 s. 810.

Videre vil det bli en drøftelse av to typer situasjoner som ikke har vært tillagt noen betydning ved bedømmelsen av aktsomhetsnormen, men som vil måtte antas å ha nær sammenheng med den alminnelige rettsfølelse og derfor komme inn i straffeutmålingen som reelle hensyn⁵⁶. Det vil enten være snakk om en sterk fordømmelse eller en stor grad av sympati med fører blant vanlige mennesker.

Hvis en fører kjører på en person og så drar sin vei uten å hjelpe den skadede som siden dør som følge av påkjørselen vil han kunne dømmes for brudd på både Straffeloven §§ 239 og 242 2.ledd. Hvis fører kun er tiltalt etter Vegtrafikkloven § 3, vil han i en slik situasjon også kunne dømmes etter § 12. Hensynet til allmennprevensjon taler for at man i denne

⁵⁶ Hensyn basert på hva domstolen finner hensiktsmessig og rimelig

type situasjoner idømmer en streng straff. Det er svært viktig at en skadelidt får hjelp så raskt som mulig. Det vil i beste fall kunne redde livet til den som er skadet, eller spare den skadelidte for smerte og redsel. Det vil derfor foreligge en så klanderverdig oppførsel fra føreren at selv om uaktsomheten ved selve påkjørselen ikke var særlig grov, burde gjerningsmannen idømmes en streng straff. I Rt 1987 s. 1380 opprettholdt Høyesterett Lagmannsrettens kjennelse om ubetinget fengsel i 1 år og 6 måneder. En fører av snøscooter hadde etterlatt flere hunder og en person i hjelpesløs tilstand. Personen døde av skadene. Førstvoterende uttalte at det av generalpreventive hensyn bør reageres strengt ved denne type tilfeller. Forarbeidene til endringen av Straffeprosessloven i 1988 tilsier en strengere reaksjon i dag.

Når kjøringen resultere i at en passasjer dør vil denne ofte være en som står føreren nær. Lovgivningen og rettspraksis åpner ikke for en endret aktsomhetsnorm der dette er tilfelle. Dette vil imidlertid være et moment ved straffeutmålingen. Reelle hensyn taler for at den belastning en nærstående død påfører gjerningsmannen taler for en mildere straff. Bebreidelsen en person vil føle ved å forårsake en annens død vil være enda sterkere der avdøde var en del av dennes liv. Og de innvirkninger den avdødes bortgang får i gjerningsmannens liv vil være mye større. En far som blir dømt for uaktsomt drap på sin sønn vil i tillegg til sin egen sorg også ofte ha andre familiemedlemmer som har blitt utsatt for et stort tap. I Rt 1991 s. 829 var det den førerens to sønner som døde som følge av kjøringen. Straffen ble gjort betinget. Dette ble begrunnet i den belastning føreren var under og at han hadde omsorgsansvar for en tredje sønn.

9 Konklusjon

Etter lovendringen i 2001 er aktsomhetsnormen strengere ved overtredelse av Vegtrafikkloven §§ 31 jf 3, enn ved Straffeloven § 239. Lempingen av aktsomhetsnormen i Straffeloven § 239 har først og fremst hatt virkning der det er snakk om kortvarig mangel på oppmerksomhet, feilfordeling av oppmerksomheten på andre trafikkforhold og den generelle avgrensning mot en oppførsel som de fleste førere vil gjøre seg skyldig i. I situasjoner der det forutsettes en ekstra grad av aktpågivenhet, har lemping av normen i Straffeloven § 239 hatt mindre utslag. Mange av domfellelsene for uaktsomt drap som både vanlige mennesker, media og politikerne reagerte på, ville ikke ført til en domfellelse i dagens situasjon. Påtalepraksis og den alminnelige rettsfølelse er mer i tråd med den aktsomhetsnorm som nå også er lagt til grunn i Høyesterettspraksis.

Debatten som har foregått rundt Straffeloven § 239 tyder på at det ikke bare er et spørsmål om hvor aktsomhetsnormen bør ligge. Det å ha et straffebud med betegnelsen uaktsomt drap, vil for de aller fleste kunne virke urimelig når også den lavere grad av ubevisst uaktsomhet straffes. Det vil være et spørsmål om straffebudet i denne sammenheng egentlig har noe effekt og antageligvis er den preventive effekten ganske liten. Kommer en bilfører i en situasjon der han har drept en annen person, vil det sannsynligvis være så traumatisk at han uavhengig av den straffen han får, vil søke å unngå dette i fremtiden. Den alminnelige rettsfølelse ville trolig være mer i takt med lovgivningen, hvis betegnelsen ble endret bort fra uaktsomt drap.

Slik situasjonen er nå, er det mang bilførere som vil kunne risikere å komme i en situasjon der de finner seg tiltalt for uaktsomt drap. En annen mulighet var å endre betegnelse til grovt uaktsomt. Ved drøftelsen av den nye straffeloven er det fremhevet et ønske om å gjøre flere straffebud til grove istedenfor simpel uaktsomhet.

I Stortingets interpellasjonsdebatt 31. mai 1999 ble det fremhevet at bilen er et farlig redskap på lik linje med våpen og derfor vil ha samme aktsomhetsnorm. Bilbruk er mye mer vanlig enn våpenbruk og har betydelig større samfunnsmessig nytteverdi. I et samfunn i fred er behovet for våpen blant vanlige borgere liten og det ville derfor trolig vært mer i tråd med den alminnelige rettsfølelse å skille straffebudene etter hvilken handling som har ført til en annens død.

Litteraturliste

Bøker:

Andenæs Johs, Alminnelig strafferett, ved Magnus Matningsdal og Georg Fredrik Rieber-Mohn, 5 utgave 2004

Andenæs Johs, Spesiell strafferett, med Anders Bratholm, Utvalgte emner 3.utgave 1996

Andenæs, Johs, Lov og Rett 1996, lov og praksis om uaktsomt drap

Eckhoff, Torstein, Rettskildelære 5.utgave, ved Jan E. Helgesen

Engstrøm, Bjørn (red.), Vegtrafikkloven og treafikkreglene, kommentarutgave 4.utgave

Engstøm, Bjørn, Lov og Rett 1978 s. 403, Medvirkning til føring av motorvogn –

Vegtrafikklovens § 17 annet ledd

Eskeland, Ståle, Strafferett, 2002

Hov, Jo, Rettergang I, Sivil og straffeprosess 1999

Hov, Jo, Rettergang II, Straffeprosess 1999

Knophs oversikt over Norges rett, 11.utgave

Forarbeider, etterarbeider:

S.K.M. 1896 s.62

Innstilling O.XV. 1964-65

Ot.prp. nr 66 1987-1988

Ot.prp. nr 61 1989-1990

Innst. S. Nr 192 (1991-92)

Ot.prp. nr 46 (2000-2001)

Innst.O.nr.72 (2004-2005)

Domsregister

Rettstidende:

Rt 1936 s.612

Rt 1963 s.744

Rt 1963 s.890

Rt 1970 s.495
Rt 1970 s.1235
Rt 1973 s.1028
Rt 1974 s.382
Rt 1977 s. 108
Rt 1977 s.831
Rt 1977 s 684
Rt 1977 s. 1232
Rt 1979 s.113
Rt 1980 s.758
Rt 1982 s 1193
Rt 1983 s. 832
Rt 1983 s. 1076
Rt 1983 s.1080
Rt 1985 s.16
Rt 1985 s.939
Rt 1987 s.1380
Rt 1989 s.789
Rt 1990 s.1021
Rt 1990 s.1270
Rt 1991 s.216
Rt 1991 s.600
Rt 1991 s.741
Rt 1991 s. 829
Rt 1991 s.888
Rt 1992 s.810
Rt 1993 s.1195
I Rt 1997 s.436
Rt 1997 s.1764
Rt 1999 s.1985

Rt 2000 s. 1785

Rt 2000 s.1788

Rt 2002 s.190

Rt 2002 s. 709

Rt 2002 s.1139

Rt 2002 s.1556

Rt 2005 s.586

Rettens Gang:

RG 2000 s. 1236

